

KÖZÉP-EURÓPAI MONOGRÁFIÁK

7.

VERES LAJOS (szerk.):
**REGIONÁLIS FÖLDRAJZI
TANULMÁNYOK**

Abonyiné Dr. Palotás Jolán
70. születésnapja tiszteletére



TÖRTÉNELEMTUDOMÁNY

FÖLDRAJZTUDOMÁNY

REGIONÁLIS TUDOMÁNY

GAZDÁLKODÁSTUDOMÁNY

EGYESÜLET KÖZÉP-EURÓPA KUTATÁSÁRA
2013

REGIONÁLIS FÖLDRAJZI TANULMÁNYOK

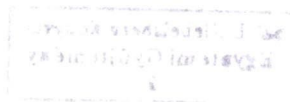
X172570

VERES LAJOS (szerk.)

REGIONÁLIS FÖLDRAJZI TANULMÁNYOK

Abonyiné Dr. Palotás Jolán 70. születésnapja tiszteletére

ABONYI
FÖLDRAJZ



**Egyesület Közép-Európa Kutatására
Szeged, 2013**

KÖZÉP-EURÓPAI MONOGRÁFIÁK

Történészek, regionalisták és geográfusok tudományos könyvsorozata

A SZERKESZTŐ BIZOTTSÁGA ELNÖKE

Dr. habil. Gulyás László, Szegedi Tudományegyetem

A SOROZAT SZERKESZTŐ BIZOTTSÁGÁNAK TAGJAI

Prof. Dr. Botos Katalin DSc, Szegedi Tudományegyetem
Prof. Dr. Hajdú Zoltán DSc, MTA Regionális Kutatások Központja
Prof. Dr. Kaposi Zoltán DSc, Pécsi Tudományegyetem
Prof. Dr. Szávai Ferenc DSc, Kaposvári Egyetem
Prof. Dr. Székely Csaba DSc, Nyugat-Magyarországi Egyetem

**HELYBEN
OLVASHATÓ**

A KÖTET SZERKESZTŐJE:

Dr. PhD Veres Lajos, Dunaújvárosi Főiskola

A KÖTET LEKTORA:

Dr. Korompai Attila Csc, egyetemi docens
Budapesti Corvinus Egyetem

FELELŐS KIADÓ:

Egyesület Közép-Európa Kutatására
Elnök: Dr. habil. Gulyás László
6727 Szeged, Löwy Sándor utca 37.
e-mail: gulyasl@t-online.hu

SZTE Klebelsberg Könyvtár
Egyetemi Gyűjtemény
2.

SZTE Klebelsberg Könyvtár



J001028972



X172570

ISSN 2062-3712

ISBN: 978-963-89724-2-2

TECHNIKAI SZERKESZTŐ:

Kádas Gabriella

Nyomda:

Innovariant Kft.

Jelen kötet megjelentetését támogatta:

Egyesület Közép-Európa Kutatására (Szeged)
Területfejlesztési Tudományos Egyesület (Gödöllő, Budapest)

Szeged, 2013

TARTALOM

Mészáros Rezső: A tanárnő, akinek élete a tanítás és a kutatás	7
---	---

INNOVÁCIÓ

Veres Lajos: Development of the transport networks in the Hungarian regions.....	9
---	---

Veres Lajos: Проектирование механизма инвестиции в транспорте, с особым вниманием на внутреннюю реализацию внешних расходов.....	29
--	----

REGIONÁLIS ÉS GAZDASÁGFÖLDRAJZ

Komarek Levente: A few regional specialization issues of Hungary.....	47
--	----

Lampertné Akócsi Ildikó: Williamson hipotézise	61
---	----

Keczer Gabriella: Üvegplafon II.: Nők és férfiak a felsőfokú képzésben, az oktatói és a kutatói pályán az Európai Unióban.....	73
--	----

AGRÁRIUM

Novoszászt Péter: A spekuláció elleni küzdelem az agrárgazdaságban.....	83
--	----

Vinkler Béláné: Gondolatok a hazai mezőgazdasági vállalkozások helyzetéről	91
---	----

Hegedűsné Baranyai Nóra–Bali Lóránt: A mezőgazdaság főbb jellemvonásai regionális megközelítésben az új évezredtől napjainkig	99
---	----

Kis Krisztián: Vidékgazdaság, erőforrások, infrastruktúra rendszerszemléletben.....	109
--	-----

Schlett András: Zátonyra futott mezőgazdaság. A magyar agrárium külpia- ci helyzetének alakulása az olajárrobbanás után	121
---	-----

TURIZMUSFÖLDRAJZ

Raffay Zoltán: Az ökoturizmus növekvő népszerűsége hazánkban	131
---	-----

Varga Anita: Dunaújváros összehasonlító vizsgálatának néhány összefüggése a kulturális infrastruktúra és a turizmus jegyében	143
--	-----

Győri Ferenc: Természetföldrajzi adottságokat kiaknázó sportrekrációs és sporturisztikai kínálat Szegeden és környékén.....	157
---	-----

POLITIKAI FÖLDRAJZ

Gulyás László–Nagy Miklós Mihály: Antropogenic influences in Balaton basin.....	171
--	-----

Csüllög Gábor: Térszerkezetek és határok.....	179
--	-----

Szávai Ferenc: Az Osztrák–Magyar Monarchia gazdasági működése	189
--	-----

Kókai Sándor: Adalékok a nagyikindai szabad kerület társadalmi sajátosságaihoz	205
--	-----

Abonyiné Palotás Jolán: Publikációs lista.....	213
---	-----

Fotók	235
--------------------	-----



A TANÁRNŐ, AKINEK ÉLETE A TANÍTÁS ÉS A KUTATÁS

MÉSZÁROS REZSŐ*

Nagy öröm számomra, hogy egykori szegedi kollegám, dr. Abonyi Gyuláné tiszteletére megjelenő kötet elejére néhány méltató sort írhatok. Több mint három évtizedig voltunk munkatársak Szegedi Tudományegyetemen és küzdöttünk a gazdaság- és társadalomföldrajz jobb pozícióiért. Jolika nagyon jó társ volt ebben, ahogy mondani szokás, osztotta azt a véleményt, hogy a szakmáért mindent! Most Önöknél, a Dunaújvárosi Főiskolán dolgozik egyetem docensként, több közgazdaságtudományi vagy ahhoz szorosan kapcsolódó tárgyat ad elő, jegyzeteket, tanulmányokat ír. Ha találkozunk, mindig elmondja, hogy a Főiskolán, a Közgazdaságtudományi Tanszék közösségében megtalálta új hivatását, új életét. Ezt nagyon jó hallani.

A tisztelgő kötetekben nem kerülhető meg az ünnepelt bemutatása, az eddigi életút, a karrier felvázolása. Szerencsés vagyok, mert a bőség kosarából válogathatok, Jolika tevékenysége igen széleskörű, rendkívül színvonalas és tartalomban gazdag.

Eredeti „szakmája” biológia-földrajz szakos középiskolai tanár, az erre a hivatásra jogosító oklevelet 1966-ban szerezte a József Attila Tudományegyetemen. Tudásvágyát, törekvését jellemzi, hogy szinte azonnal beiratkozott a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetemre, ahol az ipari karon tervező-elemző mikroszakon már 1970-ben közgazdász diplomát szerzett. Közgazdasági tudását nemcsak a tanszéken az oktatásban és a kutatásban hasznosította, hanem az oktatásban az SZTE Gazdaságtudományi Karán is. 1966-ban lett gyakornok a Gazdaságföldrajzi Tanszéken, egy év múlva, pedig tanársegéd, és rá egy évre doktori szigorlatot tett. 1975-ben adjunktus, 1977-ben egyetemi docens kinevezést kapott a JATE Gazdaság- és Társadalomföldrajzi Tanszékére. Az igen eredményesen eltöltött 41 év után 2007 után vonult nyugdíjba.

Egész eddigi kutatási tevékenységét meghatározza a magyar gazdaság iránti elmélyült és sokirányú érdeklődés. Országosan elismert szakértő kutatója az élelmiszergazdaság területi összefüggéseinek és az infrastruktúra különböző elméleti és gyakorlati kérdéseinek. Ezekben a témakörökben a könyvei és a tanulmányai nagyon ismertek. Az aktuális problémák ugyancsak a kutatói figyelmébe kerültek: a vertikumok és a klaszteresedés szerepe a versenyképesség növelésében, vagy a tartalékok mobilizálása, az erőforrás hasznosítás ésszerűsítése témakörökben is nagyon sikeres kutatásokat végzett. De érdekelte a terület és településfejlesztés is. Örömmel és nemcsak a fentiekben körvonalazott szakterületekkel vett részt Csongrád megye területfejlesztési tervek kidolgozásában, vagy néhány Szeged környéki falu településfejlődési koncepciójának elkészítésében. Ezekkel a témákkal kapcsolatban sok pályázatot nyert, sok konferencián vett részt, amelyeken számos sikeres előadást tartott. Jolika sokat írt és ír mostanában is. A műfaj széles: a napilap népszerű tudományosságától az idegen nyelvű könyvig terjed, ami részleteiben a különböző folyóiratokban megjelent tanulmányok sokaságát jelenti: jegyzeteket, tankönyvfejezeteket, oktatási segédleteket, recenziókat és számos kutatási jelentést.

Jolika „Iskolateremtő Mestertanár”. Ezt a kitüntető címet a rendkívül eredményes diákori tevékenységért adják. Nem érdemtelenül kapta meg, tanítványai nagyon sikeresek

* Professor emeritus, SZTE Gazdaság- és Társadalomföldrajzi Tanszék.

voltak az OTDK-án, szinte minden évben. Ő maga évekig az országos tudományos diákköri mozgalomnak előbb a kari, később az országos irányításában is részt vett. De aktívan bekapcsolódott a szegedi tanszéken folyó doktori képzésbe is. PhD kurzusokat vállalt és sikeres PhD hallgatói voltak. Ezzel azonban még nem merül ki színvonalas szakmai-közéleti tevékenysége. A Természettudományi Kar választott tagja volt, hosszú évekig dolgozott a Szegedi Akadémiai Bizottság Föld- és Környezettudományi Szakbizottságban, a Közgazdasági- és Gazdaságpolitikai Szakbizottságban is.

Jolika, biztos kifejejtettem néhány eseményt, konkrétumot, légy elnéző és méltányos, előrehaladott korom miatt van. Arra biztatnálak, hogy – ha lesz lehetőséged – továbbra is legyen kedved, erőd tanítani, kutatni és írni.

DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT NETWORKS IN THE HUNGARIAN REGIONS

LAJOS VERES*

ÖSSZEFOGLALÓ

Az európai közlekedési hálózatok fejlesztése valamennyi közlekedési mód vonatkozásában az országok és nemzetközi városrégiók hatékony összekapcsolását segítik elő. A Magyar és az Európai Unió régiók közlekedési rendszerének elemzése, a TRANS index alkalmazásával lehetővé teszi az általános következtetések levonása mellett a részletesebb regionális elemzéseket is. A közlekedési sebességek növekedésével csökkennek az elérési idők, a szállítási költségek, ami hozzájárul a gazdaság hatékonyabb működéséhez.

Keywords: transport network, inland water ways, regional airports, TRANS index, regional transport systems

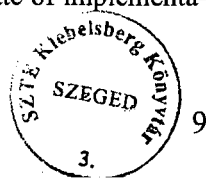
1. Comprehensive assessment of the situation

Transport in Hungary last met the level of economic development at the turn of the XIX–XX. centuries. As a consequence of the Treaty of Trianon the country has lost majority of the ring- and transversal railway lines and public roads, which further contributed to the Budapest-centric feature of the transport network. The regional structure of the transport network has not changed practically between the two world wars (József Pálfalvi 1998). What is more, connection of the regions has remained practically unchanged till today, in spite of the fact that regional structure, division of the industry and agriculture has considerably been modified since 1921. New centers of tourism have been developed and popularity of the old ones has also been increased. Neither the tracking of the already constructed motorways deviates considerably from the direction of the main public roads and main railway roads. In the long-term conceptions and studies the dynamic goals can be followed well, however, in the course of approaching the date of implementation almost traditionally they are somehow limited and get more modest because of the “cutting back arrangements”. Due to this – after a certain time of period – the transport routes started to prevent utilization of the vehicles, particularly in railway transport (the ratio of railways suitable for less than 100 km/h speed is 65%). When transporting goods the shipper frequently uses trucks not because it is more economical in the given case but more quick than railway transportation.

Concerning the number of vehicles in Hungary, the country does not reach even 50% of the average in the EU and according to this figure it stands at about the level of Greece and Portugal. In addition to the small number of vehicles, also the quality means a problem and in close relation with it, the age of the vehicles too. The average age of the stock of cars is e. g. 2–4 years more than in the developed countries, more over a major part of the cars is of obsolete construction.

All long-term plans lay special emphasis on the importance of the transport – and in general – on the infrastructure investment, but while approaching the date of implementa-

* Ph.D. in Regional Economics, college professor at the College of Dunaújváros.



tion only the emphasis stays there without providing for the sources required for an intensive development. Due to pushing the infrastructure investment into the background for a long period of time and due to the modification of the directions of transport, the economy has become one-sided. Transport mainly directed to the East until the second half of the eighties has changed direction to the West in the first half of the nineties. Nowadays we have more up-to-date public road network in the north-west part of the country and railway network in the north-east part (disregarding the Budapest–Hegyeshalom railway road modernized in 1997).

In brief, the railway and public road network playing an important role in the regional and international connections is acceptable in terms of quantity.

Anyhow, in terms of quality there are several tasks to be solved (e. g. small number of railways suitable for the right speed, insufficient loading capacity of public roads). Modernization of the transport infrastructure is not needed basically because of the insufficient density or lack of capacity of the network, but because the standard expected in the European Union should be achieved (i. e. not the disclosing feature but the service feature has to be improved).

This is required the more so since the low standard deteriorates the efficiency of organization of transport, safety of transport and competitiveness of the Hungarian carriers.

2. Railway network

Railway network of the country is double centralized – both at domestic and county level –. The construction of the Budapest centralized network can be traced back already to the development made after the Compromise of 1867. (Ferenc Erdősi 1996).

Partial construction of the so-called diagonal-transversal (Gyékényes–Baja, Plain-Fiume) lines was implemented directly prior to World War I., however, they have been cut off at several points by the boundaries defined in the Treaty of Trianon (Zoltán Palotás 1990).

When developing the railway network, the county seats made efforts to direct the auxiliary lines towards their counties. This junction-point function proved to be a strong factor in the regional development.

Anyhow, density of the domestic railway network exceeds the average in Europe, but the quality, ratio of double-track and electrified lines – according to the allowed standard – is far below the average of the EU. The ratio of double- or multi-track lines is 17% and that of the electrified lines is 31%.

Railway service in the regions is uneven according to the network development. In the region of Central Hungary and Central Transdanubia the specific density of railway, length of railways per 100 km² is above the average. Specific indicators of the other regions are below the average in Hungary, only the region of the North Plain is near to the average value (see Tables No. 8. and 9.).

The situation is different in the railway transport among the regions (interregional) and crossing the borders (international). So e. g. the transitional railways into the direction of Slovakia, Croatia and Slovenia are practically missing.

As an impact of the competition among the branches of transport the railway has lost its leading role and got behind also in Hungary during the recent decades. The performance of transport has significantly been reduced. On the effect of this a cutting-back procedure has been started at the Railway Company.

In conformity with the endeavors of the EU, the Hungarian railway faces a comprehensive reform, which contains the following main elements:

- separation of the activities of rail track- and railway enterprises;
- stabilization of the financial investors of the railway companies;
- ensuring free access to the railway tracks for third parties.

In consequence of the arrangements planned in the interest of enforcing the requirements of efficiency, the following can be expected:

- 159 km auxiliary line will be stopped (where there was hardly any traffic);
- 139 km will be categorized as industrial railway;
- 151 km is recommended to be offered to enterprises for operation;
- 214 km is the narrow-gauge line, which will be offered for operation first of all to organizations of the municipalities;
- 543 km is recommended for further operation as regional railway line.

It is recommended to withdraw totally 1706 km railway from the operating obligation of MÁV Rt. (Attila Rixer 1999, László Valet 2000).

3. Public road network

When developing our public road network, the radial model with one center got its way to such an extent that most of the primary main roads go almost in parallel with the main railways nearby.

Construction of the motorways further contributed to the radial feature and also the existing conceptions of development focus on that aim that the M1, M3, M5, M7 motorways should be extended till the borders of the country (Kálmán Katona 1999, Éva Ehrlich 2000).

Pavement of the domestic public road network has been worn out and the loading capacity is not sufficient (after joining the EU the axial load will increase from 10 to 11,5 tons, the allowed total weight from 40 to 44 tons). Neither the condition of the bridges conforms to the requirements.

The domestic public road network as technical project, represents about 6–8% of the total constructed national wealth. Its gross value can be estimated to about HUF 1100 Billion at the price level of 1994. Now its net value is approximately 58%. The state of development, the technical condition determining serviceability and the level of services are not satisfactory compared either to the national level of development of motorization, daily needs of traffic or to the demands of our economy required for the European integration. Our lagging behind is about 20 years compared to the countries of Europe of average development.

The approximately 30 thousand km long domestic public road network has solid (mainly inferior quality) pavement. Its density is 322 km/1000 km², which comes close to the average in Europe.

For the qualification of roads there are internationally acknowledged surveys. The surveys fix the dimensions of roads as an inventory on one part and state the features of load bearing and safe traffic based on expedient control measuring and professional observation on the other part. These results produce the so called “suitability cadaster” of the road

network, which is stored in a data bank and which – compared to the traffic data – helps preparation of the professional decision making.

Based on the traffic demands, the main shortcomings of the public road network can be summarized as follows:

- In about 650 km length the capacity of the two lane roads has principally been exhausted, there is a permanent traffic jam at some points and there is a danger of accident.
- 1545 km main road goes through built-in area (25,6%). In most of the cases the population can hardly tolerate the environmental damages and danger of accident.
- The average age of the 5839 bridges existing in the network is 41 years, however, 81 bridges are more than 80 years old. 18% of the bridges (1068 pcs) needs urgent modernization due either to their width or loading capacity or for some other structural reason. Their present state involves a permanent risk of accidents, technical catastrophe and the consequent material losses.
- The number of bridges across the Danube and Tisza rivers is extremely small and also the distribution of the existing bridges in the network and their technical condition is fairly poor. The density of bridges compared to the neighboring countries is only 30–35%. Also the number of bridges across the smaller rivers is less than it would be required according to comparison with the countries of West Europe. This is a serious obstacle of developing a more healthy structure of the network. The detours due to the lack of bridges cause unnecessary extra load to the environment and several billion HUF losses to the economy because of the increased cost of transport.
- Majority of the 1629 road-railway intersections is obsolete, a great part of them is dangerous. Out of them only 210 are level-crossings (13%), and also a part of them needs reconstruction. In the main road network there are 280, in the basic railway network there are 460 level crossings. The tragic accidents happening at such crossing from time to time could not be prevented in spite of all efforts of the public road and railway organizations.
- Width, loading capacity and quality of the surface of the roads is insufficient, each of them in about 12 000–13 000 km length.
- Security of the traffic is far below the average in Europe. Approximately 50% of the 4900 traffic junctions is dangerous, their operation is expensive and in many cases neither their capacity is sufficient. Anyhow, majority of the accidents is attributable to the faults of those involved in transport, but also it has to be admitted that certain features of the obsolescence of the road network are frequently hidden in the background of the accidents. Out of these it should be highlighted that 44% of the accidents happens in built-up areas.
- The environmental damages caused by public road transport in many cases reach the extent experienced in the developed industrial countries, but the compensating arrangements and effects are still missing. So in respect of the roads both in the inner-city areas and peripheries there is a more and more pointed dispute how the conflicts of transport and environment could be solved. The issue of the crossing sections is the most serious one. 25.6% of the main road network goes through settlements and in one third of these sections there is no walkway on either sides. The busy roads mainly for transit traffic divide the settlement, prevent connection between the different parts. This means an acute danger of accident for the pedestrians and cyclists. The emission of noise, vibration and pollution is harmful both to the health and to the buildings. The permanent jams multiply these effects.

Table 1. Types of roads of the public road network in Hungary by regions (1996)

No.	Region	Motorway and motor road		Other priority main road		Secondary road		Other roads		In total	
		Km	Km/100 km ²	Km	Km/100 km ²	Km	Km/100 km ²	Km	Km/100 km ²	Km	Km/100 km ²
1.	Central Hungary	152	2,19	243	3,51	266	3,84	1 869	27,01	2 530	36,56
2.	Central Transdanubia	138	1,22	309	2,74	617	5,74	2 913	25,86	3 977	35,31
3.	West Transdanubia	72	0,64	297	2,65	773	6,91	3 709	33,16	4 779	42,73
4.	South Transdanubia	18	0,12	292	2,06	696	4,91	3 345	23,6	4 333	30,58
5.	North Hungary	25	0,18	315	2,34	516	3,84	3 735	27,81	4 566	34,00
6.	North Plain	0	0	422	2,37	739	4,16	3 753	21,13	4 914	27,70
7.	South Plain	16	0,08	304	1,65	773	4,22	3 873	21,14	6 064	33,11
	In total:	421	0,45	2182	2,34	4380	4,70	23 197	24,93	30 049	32,30

Source: compiled by the author, according to KHVM (1999) (Ministry of Transport, Telecommunication and Water management)

- Quality and suitability of the roads are very much different geographically. Such differences can partly be explained by natural, historical and economic reasons (like e.g. by topographic- and sub-soil conditions, presence of construction materials, traffic loads, general economic- and infrastructure level, etc.). However, you can not get away from the fact that the “Europe-maturity” of our regions can be and is to be in close relation with that.

Comparing the qualitative and quantitative indicators of the domestic public road network to other countries is a rather complicated task mainly due to the different systems of classification and valuation. Anyhow it can be stated that the development – and in close relation with it – as well as the condition and quality of the roads differ and get inferior from West to East in the function of the domestic income.

Majority of the undeveloped and poor quality roads belongs to the secondary road network and should serve the traffic among the small settlements. These connections were vivid at the times before motorization, but the economic and political centralization of our century neglected the roads of the Middles Ages.

Similarly to the above certain **disturbance of development** can be diagnosed also on the **main road network**. That might be due to the over centralized structure of both the economy and the road network and – to certain extent – to the effect of probably the Danube and mainly the Tisza river as natural obstacle – formerly due to the competition of water transport –. Roads going in parallel along both sides of Tisza river, moreover the bridges across the Danube are missing. For example the region organizing effect of the main road No. 4. on the other side of Tisza river is strangely less successful.

The motorways can more easily be compared and the figures speak for themselves. The development of motorways per inhabitants is the best in Switzerland, Austria, Belgium and the development of motorways per area is the best in the Benelux countries.

Compared to the developed countries – in any comparison per inhabitant or per area – Hungary is far behind. That is so in spite of such important development made during the recent years, like the construction of the M0 motor road, the M1 motorway between Hegyeshalom and Győr and its sections bypassing Győr as well as the construction of the M 15 semi-motorway.

In Hungary the average density of public roads is $0,32 \text{ km/km}^2$, and that of the main roads is $0,07 \text{ km/km}^2$. The complete domestic public road network occupies 40 000 ha area, which is 0,43% of the territory of Hungary. These figures, only together with many other viewpoints, are suitable for making international comparison, but it can be definitely stated that the developed countries of West Europe are 20–50% ahead of us. Also the fact that in the countries of the European Community the road network has increased about 10% during the last ten years shows the results of the development and improvement.

The geographical location makes Hungary a **typical transit country**. This has a significant influence on the structure of the road network and on the development of the traffic.

Several elements of the network of the **Europe roads** touch Hungary. Out of these the most important ones are the roads No. **E60, E65 and E75**, however, we have to emphasize also the connecting roads No. **E71 and E77**, which coincide with the main corridors of the Trans-European traffic.

There were times when also the TEM roads have been discussed in addition to the E roads, but nowadays mainly the TERN network and the “Cretan corridors” are mentioned rather frequently.

The **Europe road network**, which has been determined and kept on the agenda with

ECE resolution of the UNO is the network of the transit roads in Europe. As such, it is an **operating system** which is shown in the official maps and also on the road network itself by traffic signs and information and those involved in traffic actually use this system. We have to take this into account as an existing system, which will be updated from time to time.

On the contrary, **the TEM and the TEN/TERN** is not an independent and existing/operating network, but partly a document to be studied and partly a **special program package** serving further development of the European road network. The TEM (Trans-European Motorways) recommended by Poland and Hungary was encouraged also by the ECE of the UNO in the seventies and its aim was to establish the public road connection missing in the socialist countries – mainly from north to south –. After implementation, the elements of TEM would have obviously been integrated into the E-network. Due to the political changes this project – at least in its original form – has mostly lost its topical interest.

The **TEN** (Trans-European Network) is the working document of the European Union, which briefs the transport, telecommunication and energetic systems and networks as the functional framework of the economically integrating Europe. The **TERN** (Trans-European Road network) i.e. the transit road network important for the European Union forms a part of this.

This network has been established on basis of analyzing the economic and political events of the continent and marked out the **most important prospective transport corridors**. These corridors partly fit into the existing network and partly disclose new relations: new roads (or railway roads, waterways) to be constructed, which should be implemented partly by local and partly by integrated European forces. These new TERN roads will reasonably be integrated into the network of the E-roads.

Studying these international connections more closely and more specifically, the following has to be highlighted: (Éva Ehrlich 1999, Ferenc Erdősi 1998, Ferenc Erdősi 2000, László Ruppert 2000, Attila Vörös 1999):

- a) The traditional **NW-SE transit traffic** is important also in the future, however, it will be diverted into some other direction. The main reason of this is the South Slavic war, however, most probably complete return to the Belgrade direction has not been made even after the war. The connections into the direction of Romania remain important.
- b) The EU resolutions mention the transport lines **from the Adriatic to Ukraine** as new corridors, which is important both in the public road and railway transport. From the viewpoint of the Hungarian road network **this means the SW-NE lines of the motorway axis, the M7-M3 roads**. Anyhow, this might mean also all those parallel roads which can relieve this line and first of all Budapest region. So these might be some parts of the motorways No. A 8 or 9, but these can be also such local roads which connect certain cities, resort places, etc. to a big international corridor.
- c) Already the definition of TEM has marked out the N-S corridor, which connects the Baltic Sea with the Balkan and Bosphorus region. The western pair of this in Hungary is the historic Borostyánkő road, which was leading also between the **Baltic countries and the Adriatic**. Today the **E65** road takes this part.
- d) Also the experiences of Hungary prove that border-crossing points are needed not only for international trading and transit reasons. Also a typical and special kind of connection is going to develop along the boundaries of the states by the everyday, family, official, commercial and cultural, etc. connection of the people living there.

Also the EU codifies such experiences e.g. by supporting the development and traffic of the **border regions** by special aids granted in frame of the PHARE program. Several examples prove that such connection serves both the elimination of international hot spots and the economic growth.

4. Inland waterways

In Hungary about 2000 km waterways – including the waterways for navigation, sailing the lakes as well as the waterways suitable for sporting and tourism – are available. Out of this totally 1528 km (from which 378 km is on the Danube) is available for big ships (passenger transport, shipping of goods). Out of the bigger lakes passenger boats are regularly in service on the lake Balaton, Velence and Fertő – distinctly small boats on the latter ones –. The main features of our waterways are contained in Table No. 2.:

Table 2.

Name of the waterway	Navigable parts (river kilometer)	Length (RKm)	Classification of waterways by the ECE of the UNO in 1992
Danube	1811–1641	170	VI.B
Danube	1641–1433	208	VI.C
Danube at Moson	14–0	14	III.W
Danube at Szentendre	32–0	32	III.W
Danube at Ráckeve	58–0	58	III.W
Sió channel	121–25	96	II.W periodically
Sió channel	25–0	25	IV.
Balaton		77	V.A
Dráva	155–70	85	II.W
Tisza	685–593	92	I.W
Tisza	593–543	50	II.W
Tisza	543–403	140	III.W
Tisza	403–177	226	III.W
Tisza	177–160	17	IV.
Bodrog	50–34	16	II.W
Bodrog	34–0	34	III.W
Main channel in the East	0–43	43	II.W
Main channel at Hortobágy-Berettyó	7–0	7	II.W
Sebes Körös	10–0	10	II.W
Kettős Körös	115–0	115	III.W
Fertő lake		5	II.W
Velence lake	–	8	II.W
In total:		1528	

Source: KHVM 1997, 1998, 1999, Government (2000)

About 34% of the navigable waterways go on the Danube and 34% on the Tisza river. Major part of the waterways is natural bed. In some parts dammed up water level allows navigation.

Since 1954 Budapest has been the head quarters of the Danube Committee, which controls international traffic on the Danube (Ferenc Erdősi 1996). The determinant part of the Danube is the Danube-Maine-Rhine waterways, and so it is one of the most significant east-west transport corridors.

The Tisza river – from the viewpoint of development and regulation of waterways – means a complicated lot of problems containing the following major elements: interna-

tional legal status of Tisza river, waterway conditions hindering competitive navigation, the lack of ports and loading docks ensuring quick and high level service of goods and ships, unfavourable connection between Tisza river and the Danube within the country.

The possibility offered by the natural and artificial waterways is utilized by navigation only to a very modest extent. One of the main reasons is that the axle of waterways coincides with the actually needed direction of the transport of goods only at a few points. At many places the low level of water prevents utilization of the loading capacity of the ships and river barges.

Table 3. Navigable waterways in Hungary by regions (1996)

	Region	River	Navigable part (river km)	R km/ 100 km ²	Classification
1.	Central Hungary	Budapest – Danube	32		VI.B
		Pest county – Danube	77		VI.B
		Danube at Szentendre	32		III.W
		Danube at Ráckeve	58		III.W
		Total:	199	2,87	
2.	Central Transdanubia	Danube	111		VI.B,C
		Velence lake	8		II.W
		Balaton	31		V.A
		Total:	150	1,33	
3.	West Transdanubia	Danube	25		VI.B
		Danube at Moson	14		III.W
		Fertő-lake	5		II.W
		Balaton	14		V.A
		Total:	58	0,50	
4.	South Transdanubia	Danube	67		VI.X
		Dráva	85		II.W
		Sió	96		II.W
		Sió	25		IV.
		Balaton	32		V.A
		Total:	305	2,15	
5.	North Hungary	Tisza	165		III.W (II.W)
		Bodrog	50		II.W
		Total:	215	1,60	
6.	North Plain	Tisza	80		I.W
		Tisza	180		III.W
		Hortobágy-Berettyó channel	7		II.W
		Main channel at the East	43		II.W
		Total:	310	1,77	
7.	South Plain	Danube	66		VI.C
		Tisza	83		III.W
		Tisza	17		IV.
		Sebes-Körös	10		II.W
		Kettős-Körös	115		III.W
		Total:	291	1,58	
		Grand total:	1528	1,64	

Source: compiled by the author, using the KHVM data and the maps of water tours.

5. Air transport

Quick accessibility has become one of the most important factors determining the competitive advantage of the regions and accordingly air transport has become the most dynamically developing quality branch of transport.

Table 4. The development of the performance of the domestic air transport organizations

No.	Description	1993	1994	1995	1996	1997	1998
1.	Number of transported passengers/1000 persons	1273	1605	1625	1859	2000	2200
2.	Passenger kilometer (million)	1631	2235	2383	2775	3049,2	3038,2
3.	Mass of transported goods (1000 tons)	7	11	13	21	18	15
4.	Good ton-km (million)	11	22	36	44	50	42

Source: KHVM (1997), KHVM (1999).

Budapest-Ferihegy the only international airport of Hungary – after opening the new 2B terminal – became suitable for receiving 6 million passengers and so it will probably meet the requirements up to 2006–2008. Withdrawal and replacement of the airplanes – not meeting the noise limit values and representing obsolete technology – from the stock of vehicles operated by MALÉV Ltd. has already been commenced. Seasonal fluctuation can be experienced in the intensity of air transport, which has slightly been moderated by the so called charter flights (special flights) operated mainly during the summer holiday season and more and more also during the winter season flying to tropical, subtropical regions.

Also the international cargo transport is developing.

In Hungary there are more than 50 airports and some of them – due to the geographical location, conditions of economy and tourism in the given region – can be taken into account as the elements of the domestic civil airport network.

Rather lively international traffic has been developed in the airports of Sármellék, Fertőszentmiklós and Győr in West Transdanubia. In South Transdanubia the traffic in Siófok Kiliti is decisive and it is completed by the traffic in Pécs. In Taszár airport, which is used also by the SFOR/NATO forces (and by the Hungarian Air Force) there is occasional civil air transport – now and then also with big passenger planes. The latter ones can receive only small planes for the time being. In other regions of the country only Debrecen has significant traffic, the traffic of small planes in Szeged and Békéscsaba is not remarkable.

In consequence of the above, the Central Region has extremely high share in the air transport of the country.

Table 5. Data of international traffic in the Hungarian airports, by regions (1996)

No.	Region	Arrived airplanes		Arrived passengers	
		Number	Number/100 km ²	Passenger	Passenger/1000 inhabitant
1.	Central Hungary	29 666	263,39	1 642 343	572,84
2.	Central Transdanubia	0	0	0	0
3.	West Transdanubia	583	5,21	2 674	2,69
4.	South Transdanubia	328	2,31	804	0,81
5.	North Hungary	0	0	0	0
6.	North Plain	95	0,53	1 668	1,08
7.	South Plain	10	0,05	32	0,02
	Total:	30 682	32,98	1 647 521	162,55

Source: data of the KSH (Central Statistical Office), ORFK (National Police Headquarters) and compilation of the author using the data supply of significant airports

6. Relations between the regional networks and the economic growth

The parameters used in the investigation are the same as the data of the EUROSTAT, REGIONS annual statistics for "Transport" development (based on the data of the boom following the economic drop 1993–94). Comparative analysis can be made by using such specific indicators, which show the development, density of network, traffic per regional unit.

In accordance with the level of development of transport networks, the Hungarian regions can be divided into three groups:

- Developed – the region of Central Hungary has well developed network elements in all sub-branches of transport;
- Above average – Central Transdanubia and West Transdanubia, indicators of which are generally above the domestic average. The only exception is the railway network of West Transdanubia, which is less developed;
- Below average – the other four big regions, where the level of transport infrastructure is below the domestic average. In South Transdanubia the development of two- or multi-track and electrified railways is at fairly low level. In the North Plain the development of railways is at about the average level, however, the road network is insufficient and there is no motorway at all.

Comparing the development of transport network in the regions and the economic growth (according to the GDP/capita) there are categories, which are similar to the above grouping :

- *Developed:* The regions of Central Hungary belong to this category, where the GDP considerably exceeds the domestic average value and is increasing more dynamically.
- *Average:* West Transdanubia and Central Transdanubia.
- *Below the average:* the other four regions where the dynamic of growth is below the domestic average value.

It is also a remarkable factor that the rise of the GDP increasing tendencies (trend lines) is different too. In the regions having fairly developed transport network, the GDP/capita is more dynamically increasing. The differentiation of the economic growth of the regions:

- Central Hungary is developing about 50% more than the domestic average value.
- West Transdanubia has grown dynamically from 1994 to 1998 and already in 1998 it has 10% higher growth than the domestic average. Central Transdanubia has approached the dynamic of domestic growth during the period of time of the study.
- The rate of growth of the other four regions is 20–30% behind the average and it seems that this lagging behind will increase.

On basis of the above it can be stated that there is a close relation between the development of the transport network of the Hungarian regions and the economic growth of the regions. The differences between the quality indicators of the transport network significantly differentiate the regions and consequently also the future potentials of their economic growth.

Table 6. Development of the transport networks in the Hungarian regions (1996 – specific indicators)

No.	Region	Density of railway (km/100 km ²)			Density of waterways (r. km/100 km ²)	Density of public roads (km/ 100 km ²)		Number of passengers arriving in the air-ports/ inhabitants (number/ 1000 inhabitants)
		Total	Two or more rail tracks	Electrified		Motorway	Other roads	
		1	2	3	4	5	6	7
1.	Central Hungary	11,33	0,65	8,36	2,87	2,19	34,36	572,72
2.	Central Transdanubia	10,21	1,56	2,56	1,33	1,22	34,08	0
3.	West Transdanubia	7,24	0,87	1,06	0,51	0,64	42,09	2,72
4.	South Transdanubia	7,99	0	2,40	2,15	0,12	30,45	0,81
5.	North Hungary	6,89	1,73	2,16	1,60	0,18	33,81	0
6.	North Plain	8,81	1,91	2,54	1,74	0	27,67	1,10
7.	South Plain	7,62	0,14	1,80	1,58	0,08	33,02	0,02
	In total:	8,35	1,42	2,58	1,64	0,45	31,84	162,52

Source: compiled by the author

7. Comparing valuation

The experiences of the researches made during the recent years in Europe in respect of the EU NUTS 2 regions confirmed also more generally the close relation between the development of the transport network and the economic growth of the regions (Lajos Veres 2001). The complex transport network indicator (TRANS) produced in the course of the researches scatters from 1,75 to 54,37 in respect of the 203 NUTS 2 regions studied (the data refer to the years of 1995–1996). The TRANS index included the total length of railway, ratio of electrified railway, total length of public roads, ratio of motorways in the public roads, length of waterways and the total passenger traffic of the airports. The result of the factor analysis made during the studies required the introduction of weighting factors between the variables. The main factor was composed of three variables (Veres 2001):

- ratio of electrified railway, airport traffic and ratio of motorways.

As these variables differentiate the regions most of all and have the biggest effect on the TRANS indicator, this is called the **competition factor** of the main factor. Taking this into consideration studying the regression between the TRANS index calculated with the weighted variables and the normalized regional GDP has shown a close relation ($R^2 = 0,6378$).

In case of the Hungarian regions the TRANS index calculated in a similar way has shown low value in relatively narrow range (3,82–5,65). The reason of the low value of the TRANS index– in case of the Hungarian regions – is the small ratio of the developed transport network elements belonging to the competition factor i. e. the underdeveloped motorway network, small ratio of electrified railway and the scant airport traffic.

As to its geographical location, Hungary can not be considered as periphery in Europe. Considerable part of the international transport corridors goes through the country and for this reason there are good chances for the Hungarian regions to enter the ex-

panding market of the European Union with success. However, the results of the researches call the attention to the fact that the rapid, first of all good quality development of the transport networks is a basic condition that the Hungarian regions become competitive – and particularly the underdeveloped regions catch up –.

8. Transport systems in regionalizing Hungary

The momentum gaining of regionalization in Hungary is generated by several factors at the same time: such are the need for decentralization in terms of state and society, the structural and regional policies of the EU, the networking needs of economic processes, and eventually the growing legitimacy needs of politics.

In certain spheres of production and population facility providing regional services have emerged much earlier and their functioning promoted results. We can mention the regional organization of providing food, clothing and cleaning products or e.g. electricity, water and gas supply. At present there is the ongoing formation of regional waste management systems, containing inverse logistic systems needing new organizational solutions. The establishment of regional innovation strategies has been started, the Regional Innovation Agencies are working.

Answering the challenges of information society led to planning and implementing the regional systems of e-government and e-municipalities. During the following years the most spectacular difference will be noticed in the health care services. The system of regional hospitals aims to handle the special health care in regional centers, securing local ambulance care, rehabilitation institutes and health care departments as a functional unit. An important element of the regional health care systems will be the small regions' outpatient health care centers and their integration into the hospital system. Regional system development is also expected in the sphere of special education. According to the concept of Regionally Integrated Education Systems considering the present NUTS II regional structure development of 4–5 centers per region is expected, meaning around 300 institutions in total. The development of education centers must strongly adhere to the demand generated by labour force target zones.

The old and new regional systems, the development of systems can be integrated and managed not only on national but on regional level. Thus we can highlight the importance of applying the international experiences, especially the results of logistics and transport sciences.

8.1. The role of regional transport systems

The transport networks and the service providing system guaranteeing their effective operation are among the key elements of regional competitiveness. Several research results back up the positive effects of developing the transport systems and the infrastructure considering the facts mentioned below:

- The development of transport networks directly contributes to the increase in GDP/capita, to the decrease in unemployment rate and generally to the population density of regions. These impact are measurable thus enabling planning.
- The effect mechanism of transport development can be examined by network levels (e. g. magisterials, main roads, supplemental roads or regions, sub-regions, small regions), strictly separating the objectives and measures.

- The effects of transport can be featured in each region affected. Thus all the regions affected by the effects can be involved in the accessibility examinations.
- The transport infrastructure investments generate the multiplier effect on the long term and even in such cases they assume the ongoing development of human resources and enterprises.
- Beyond the establishment of networks the system orientated approach, the application of logistics' scientific results, the logistic centers and the effective operation of their networks gaining importance in the terms of developing transport systems.
- The contribution of transport network elements to the regions' economic performance is not equal. According to research results the main factors or the competition factors are the electric railways, highways and air traffic components.
- The validation of transport systems' complexities requires the overall examination of networks and their operation. Therefore as part of transport networks the transport of cities needs to be examined, which enables:
 - the comprehensive examination of city and city-region transport;
 - professional examination of regional accessibility considering the city networks;
 - the flow of logistic functions;
 - the thinking over of the role, status and future of public transport.

The transport systems can be examined or planned not only on macroeconomic (national) or microeconomic (enterprise) level, but also on regional level, and can be integrated into regional development strategies.

8.2. Regional railways, crisis management and/or reforms

In recent decades the share of railways in transfer of goods and persons has decreased in comparison to road transport means. In the first half of the '90s the railways went into debts, while the already deteriorated technical level has gone through further decrease. The Law on Railways of January 1, 1994 divided the railways to "personal rails" and "commercial rails" and organizational units not connected directly to the main functions of the Hungarian National Railways have been fit into independent companies. In the period between 1996-1998 the establishment of regional railway network gained momentum considering the following aspects:

- to cover the transport needs of a given region;
- to be able to manage it from a center;
- to ensure the cohesion between technology and resource management.

The local municipalities interested in maintaining the regional railway transport established the Union of Railway Settlements (URS), which today represents 201 municipalities.

In the meantime the operation of railways is still unprofitable. According to a study of the Institute of Transport Sciences from 2003 on the 7500 km network of the national railways in case of 3000 km the revenues cannot cover even the direct costs of trains. Nevertheless we can stipulate that in 1500 km there is no competition for trains, but in 616 km the trains can be replaced by autobuses (for personal transport). As part of the EU convergence programme which meant to improve the budget status of Hungary the government decided to terminate 28 supplement railway lines. The main part of the 942 km of railways to be terminated are generally the parts of regional railways.

According to governmental plans by terminating these lines 40 billion HUF can be saved in 4 years. On the other hand there is an emerging cost of investing in ca. thousand new buses and increasing the staff of VOLÁN companies which meant to take over the transportation on these lines, not mentioning the renewal costs of technically deteriorated roads. The URS draws the attention to the fact, that the affected supplement lines affect the disadvantaged regions of the country where the establishment of the conditions for tourism and cross-border cooperation is a strategic issue. It seems that short term budget aspects are in collision with long term complex regional approach.

The future of regional community transport in Hungary can be imagined in terms of the following main directions:

- On the base of city regions integrated public transport development strategy, which are mainly defined by environmentally “clean” transport modes.
- Creating the regional cohesion between railway systems and local autobus networks.
- The integration of needs and aspirations of local municipalities, investors, enterprises, domestic and cross-boarder stakeholders into the system planning and development of regional transport.
- The emergence of telecommunication and IT facilities for achieving effectiveness and security.

8.3. The Danube, as a European complex regional development programme

The Danube is one of the main route of European good transfer and transport, which is not only a waterway but also a multimodal transfer route. The European cooperation thus cannot be confined to utilizing the river, but also affects the regions and settlements within 200 km distance along the Danube. The Danube Committee and the EU Environment Committee highlights that the biggest river of the EU increases the importance of South-Eastern Europe by integrating the disadvantaged economic regions into the more developed ones, and creates connections with the Black Sea and other significant rivers such as the Tisza and the Sava. The role of internal water shipping has to be highlighted in order to decrease the environmental impact and traffic of the roads. Thus in the future the Danube will imply a significant role in the aspects of shipping, transport, environmental protection, regional policies and trans-border issues.

8.4. Emerging development of regional airports

In cohesion with international tendencies (or even in greater measure) the passenger traffic of Hungarian airports has been tripled in the last 10 years, thus the air traffic became the most dynamically developing transport mode. The governmental organizations and the regional development councils despite of their scarce resources contributed to the development of a chosen airport.

Besides Budapest-Ferihegy regional air traffic roles are meant to be fulfilled by the airports of Győr–Pér, Sármellék, Debrecen, Pécs–Pogány, Szeged and several other airports. Foreign and domestic investment companies take a significant part in financing and operating the development of the airports. However the dynamic increase in traffic of several countryside airports at the meantime doesn't decrease the devastating traffic proportion of the Central Region. The condition of profitable operation of regional airports is to achieve the passenger traffic expected for 2010 and further increase it.

Table 7. Passenger traffic of domestic airports by region

	Passenger traffic (1000/person/year)							Plan ⁽⁴⁾ 2010	Growth 2006/ 1996%
	Regions	1996	2000	2003	2004	2005	2006 ⁽²⁾		
1.	Central Hungary	3100	4500	5000	6456	7625	8540	10.000	275,5
2.	Central Trans-danubian	0	0	0	0	0	0	200 ⁽³⁾	-
3.	West Trans-danubian ⁽⁵⁾	5	10	32	na	40	100	500	2000
4.	South Trans-danubian	1,6	na	na	na	na	5	20	312,5
5.	Northern Hungary	0	0	0	0	0	0	?	-
6.	North Great Plain ⁽⁶⁾	3,3	04,0	12,0	na	35,0	50,0	200,0	1515,1
7.	South Great Plain ⁽⁷⁾	0,05	na	na	na	1,0	2,0	20,	4000
8.	Total	3109,950					8697	10.940	279,6

(1) Source: Veres L (2004): *Transport systems in the regional development strategies*, PhD. dissertation; (2) Várható adat a repülőterek közlései alapján és a 2006. évi 12%-os forgalomnövekedéssel számolva; (3) A Székesfehérvár–Börgönd repülőtér fejlesztő angol befektető társaság tervei szerint az előző közép kategóriájú utasszállító gépek 2008 közepétől szállnak fel; (4) Estimated data; (5) Airports of Sármellék, Győr–Pécs, Fertőszentmiklós and Zalaegerszeg–Andráshida; (6) Debrecen Airport; (7) A repülőtér fejlesztések hatására az elkövetkezendő években várhatóan élenkül Szeged és Békéscsaba forgalma

Source: compiled by the author according to the the airport's own informations

8.5. The significant role of road transport in regional transport

The main objective of developing the national road network considering local aspects is the connection of the country's certain economic regions and neighbouring regions. Furthermore the established high level internal relation system has to be integrated in the European network by developing the Trans-European corridors. The improvement of the regional road network system and of the quality of road transport aims at establishing a region defined by good transport and environmental features, appropriate living conditions and effectiveness. In the aspect of regional development it is equivalently important to foster the good external and internal relation systems and their correlations, because in the lack of these conditions the appropriate level and pace of regional development cannot be ensured.

The external relation system means the conformity to European networks and the easy access of export and acquisition markets, while the internal relation system aims at improving the cooperation between regional stakeholders and at improving the quality of the transport and its environment. The importance of accessing the export and acquisition markets is highlighted when establishing good transport relations with those economic regions which are significantly important for the economics of the given region. It is obvious, that the partner economic regions in these aspects are mostly the neighbouring regions, countries.

The development of the region's internal road network aims at establishing a balanced, cooperatively livable and competitive natural-social-economic territorial unit, where the

needed transport relations are ensured and the justified transport performances achieve a high level, while unjustified capacities and loads don't affect the region. The development of the internal road network directed not only by the linear prospects of the existing traffic performances, but also by needed and required traffic performances for achieving the planned territorial and economic objectives.

The density of the road network – especially in the case of external and internal peripheries – is conspicuously low.

According to the regressive equation the density of the road networks in comparison to the national average is favourable in counties of Pest, Komárom-Esztergom and Győr-Ménfőcsanak, while there is a significant lagging in Baranya, Somogy, Borsod-Abaúj-Zemplén, Hajdú-Bihar and Jász-Nagykun-Szolnok. The density of road networks is a strategic issue not only from the aspect of peripheries but also because if the increased functions generated by the termination of railway supplement lines.

9. Summary, conclusions

Today, in the era of information society it is not necessary to think in terms of physical change of location when accessing markets. Furthermore the main dilemma of developing transport systems is the dissolutions of controversies between the growing need for mobility and environmentally sustainable transport. The electronic administration, e-commerce, distance work and distance learning represent a dynamically increasing role in distance facilitation processes, in public services, and also in meeting the needs of population consuming. The technologic development, the wide application of scientific results lays down the base for telecommunication accessibility of markets. Thus in regional strategies it is advised to separate the establishment of telecommunication accessibility conditions in each segment where it is possible, thus minimizing the needs for physical change of locations.

The TRANS index describing the level of complex transport infrastructure was developed through my research and is appropriate for evaluating the spatial accessibility conditions in case of NUTS 2 regions:

- The calculation and evaluation of the TRANS index is based on factual data, not as in case of other accessibility indices (e.g. ESS, accessibility time, combined indices), which contain calculated values in one hand, and features optimal choices between transport modes on the other hand;
- The TRANS index enables a multidiverse and complex evaluation of regional transport infrastructure;
- Reveals the weakest points, and spheres to be intervened and developed;
- Contains a sensibility examination in itself by featuring the development facilities leading to the biggest effect;
- Regarding the examined regional sectors it is aimed at defining the achieved position (relative approach), thus directly contributing to evaluating the competitiveness;
- Features the modification impact on regional development position of the planned transport network developments;
- The TRANS index can be inserted into the EU-conform ex-ante, on-going and ex-post evaluation systems.

Examining the markets of consuming and investment goods from the aspect of the given region features a unique status in each case. For example in case of the North Great

Plain region totally different market relations and directions have emerged than in case of the South Transdanubian region. Thus we can agree, that the national strategic plans being prepared for regions to meet European requirements can be only a framework plan. In case of each region there is a need to define the target markets based on internal economic structure and existing market relations, thus defining the unique market direction and distance.

Considering the above-mentioned the transport network deemed to be optimal, when it is capable to ensure the accessibility of the region from other regions' direction and enables for the given region the economic access of important markets. This double condition can be fulfilled only if the transport network of the region comprises an integral part of the European transport networks and the connections for the region are optimal. The domestic transport networks basically don't meet these requirements. In case of each transport mode determining the central-centralizing-radial structured network at present and on midterm, where the main connection target point is the capital.

By developing transport networks transport nodes are gaining importance and as the territorial development impact of it logistic centers, industrial and service providing centers and new job facilities are emerging. Thus the added value of developing the transport infrastructure is being transformed into financial results at the transport network nodes.

REFERENCES

- Abonyiné Palotás Jolán (1981): Az infrastruktúra szerepe a gazdasági fejlődésben. *Ipargazdaság*. 4. 15. p.
- Abonyiné Palotás Jolán (1981): Az infrastruktúra területi rendszerei. *Földrajzi Közlemények*. 2. 145. p.
- Abonyiné Palotás Jolán (2006): Az infrastruktúra elemeinek változó szerepe a területi fejlődésben Magyarországon. SZTE Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék. ISBN 93 482 777 2. 173. p.
- Abonyiné Palotás Jolán (2007): *Infrastruktúra*. Dialog Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- Éva Ehrlich (1999): The transport infrastructure (I): International tendencies in transport policy and transport development. *European Mirror*, No. 6.
- Éva Ehrlich (2000): Hungarian transport: the present and the future. *Hungarian Sciences* 2000. No. 12.
- Ferenc Erdősi (1996): *Transport. Social economic geography of Hungary*. ELTE Eötvös Publishing Company, Budapest.
- Ferenc Erdősi (1998): Modernization of the transport network and perspectives of the Hungarian region. Lecture in a national conference: "National tasks of regional development at the turn of the millenium and the information society", Budapest 26th November 1998.
- Ferenc Erdősi (2000): *Transport in Europe and the regional development*. Dialogue Campus Publishing Company, Budapest–Pécs.
- Kálmán Katona (1999): Actual tasks and future prospect of transport. *Review of transport sciences*, Volume XLIX. No. 3.
- KHVM (1997): *Data of Transport, Post and Telecommunication, Water Management*, Budapest.
- KHVM (1998): *Conception of developing and controlling the waterways of Tisza river. Water Management (study)*.
- KHVM (1999): *Main data of public roads*. State Public Road Technical and Information Co., Budapest.
- Government (2000): Government Order No. 151/2000. (IX.1.) on waterways of international importance.
- Zoltán Palotás (1990): *The Trianon boundaries (study)*.
- József Pálfalvi (1998): *Transport in Hungary at the turn of the millenium*. *Info Social Sciences*, No. 43. (December 1998).

- Attila Rixer (1999): Basic principles and potential basic elements of the EU-conform framework of the problem of auxiliary railway lines. *Review of Transport Sciences*, Volume, XLIX. No. 3.
- László Ruppert (2000): Expected development of the changing transport in East-Central-Europe and of the transport in Hungary. Hungary at the turn of the millennium. *Transport systems and infrastructure*. MTA (Hungarian Academy of Sciences), Budapest.
- László Valet (2000): Railway traffic from the viewpoints of regional development and environment protection. Lecture on "The role of transport policy in the regional development of the country" delivered in the national conference. Szolnok, 17–18. May 2000.
- Lajos Veres (1999): Transport systems in the regional development strategy. PhD. Research Forum Conference JPTE, (Janus Pannonius University of Sciences) Pécs, 03. November 1999.
- Lajos Veres (2000): Regional disparities in the development of transport systems in Hungary. Lecture on "The role of transport policy in the regional development of the country" delivered in the national conference in, Szolnok, 17–18. May 2000.
- Lajos Veres (2001): Development of the transport infrastructure in the regions of Europe. Regional statistical data of the Central Statistical Office, Budapest, November 2001.
- Attila Vörös (1999): The future of pan-European corridors going through Hungary in the mirror tükrében of the national development possibilities. *Review of Transport Sciences*, Volume XLIX. No. 1.

ПРОЕКТИРОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТЕ, С ОСОБЫМ ВНИМАНИЕМ НА ВНУТРЕНнюю РЕАЛИЗАЦИЮ ВНЕШНИХ РАСХОДОВ

KÖZLEKEDÉSI BERUHÁZÁSOK TERVEZÉSI MECHANIZMUSA, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL AZ EXTERNÁLIS KÖLTSÉGEK INTERNALIZÁLÁSÁRA

LAJOS VERES*

ÖSSZEFOGLALÓ

A motorizáció térhódításával és a közlekedési módok közül – különösen az áruszállításban – a közúti közlekedés növekvő arányával a közlekedés jelentős és növekvő környezetszennyező ágazattá vált. A negatív ún. külső hatások (externáliák) növekvő terheket rónak a nemzetek állami költségvetéseire. Ezek a korábban „társadalmi kiadások mérhetőek és számszerűsíthetőek. Az Európai Unió ún. indikatív regionális tervezési módszertana elvárja ezen externáliák tervezését az operatív programok szintjén és az egyes projektek szintjén pedig azok internalizálását, igénylik figyelembe vételét a költség-haszon elemzés során. A tanulmány jól szemlélteti, hogy a szükséges adatok már a 90-es évek elejétől rendelkezésre álltak.

Введение

За последние 15-20 лет постепенно была переработана система требований по транспортной инвестиции, и в связи с этим также изменились и методы проектирования. Новые требования в более значительной мере затрагивают **Средне Восточных Европейских** страны, в которых произошел перемены режима, нежели страны Европейского Сообщества с учетом нижеследующего:

- Ранее, как правило, в системе государственной собственности и управления предприятиями, крупные инвестиции, в том числе и транспортные, были запроектированы централизованно с учетом критериев эффективности, разработанных на основе сильной отраслевой централизации ($i = 0,12$).
- Не смотря на то, что директивы, применяемые при расчете показателей, определенных по анализу расхода - прибыли, обратили внимание то, что наряду с затратами, со снижением эксплуатационных расходов на транспортные средства и с уменьшением времени на перевозку, необходимо учесть и то, что **уменьшилось число аварий (предупреждение аварий)**, что в результате экономии топлива **снизился выхлоп вредных загрязняющих веществ, шум**, а также и экономию, связанную со **снижением территориальной нагрузки**, однако на практике это удалось осуществить лишь только частично или вообще не удалось.
- При предыдущей социально-экономической системе в **Средне Восточных Европейских** странах государственное **недвижимое имущество**, а также и

* **Вереш Лайош** инженер-экономист транспорта, PhD. In regional Economics, college professor at the College of Dunaújváros.

пахотная земля практически не имели оборота и поэтому не обладали рыночной стоимостью.

- Загрязнение окружающей среды стало повседневным, поскольку защита окружающей среды не была отрегулирована юридическими нормами на высоком уровне – не имелось возможности осуществить работу системы измерения, регистрации и штрафных санкций, а также не было основано превентивное учреждение с развитой периферией. При оценке данной ситуации следует учесть и тот факт, что общественность была довольно-таки хладнокровной относительно вопросов загрязнения окружающей среды.
- Динамический рост моторизации, систематическое загрязнение воздуха в ряде территорий (смог, города и т. д.), проблема загрязнения питьевой воды, ошеломляющие катастрофы окружающей среды (авария на Чернобыльской Атомной Электростанции, загрязнение циан калием водного бассейна реки Тиса и т. п.), а также массовое распространение ряда заболеваний (рак, инфекционные заболевания дыхательных путей, аллергия и т. д.), приближаясь к третьему тысячелетию, требуют обратить внимание на защиту природы, формируют понятие **ценности окружающей среды** и потребности в ее оценке.
- На сегодняшний день уже осознан и тот факт, что за природный ущерб платит не тот, кто оказал загрязнение окружающей среды, а другие, в сущности, все общество посредством государственных расходов на защиту окружающей среды, на устранение ущерба, на лечение и здравоохранение и т.п. В связи этим постоянно разрабатываются соответствующие юридические нормы, которые стремятся согласовать с юридической системой Европейского Сообщества.
- Корректному учету непосредственного и косвенного влияния транспорта, как одного из самых загрязняющих природу сектора препятствуют и недостатки государственной системы сбора статистических данных. Несколько медленно и с запозданием была создана необходимая система статистики, в достаточной мере не были распространены методы научно-обоснованной оценки.
- **Программирование и финансирование программ**, сформулированных среди основных принципов региональной политики Европейского Общества, является с одной стороны сдвигом в направлении нового подхода к решению вопросов не по обычной методике финансирования проектов, а в рамках секторных и региональных программ, а с другой стороны устанавливает новые методические требования, связанные с проектированием транспортных инвестиций.

Механизмы действия

Влияние инвестиций направленных на развитие инфраструктуры проявляется непосредственно и косвенно, осуществляется в течение короткого или более длинного срока и касается, как и макро так регионального хозяйства, местных жителей и предприятий.

Рис.1. Общая модель механизма развития инфраструктуры



Источник: [Ákos Kengyel 1997] по данным [European Commission 1995]

Развитие транспортной инфраструктуры непосредственно способствует к снижению производительных расходов. Предприятия, сэкономив таким образом расходы, смогут реализовать более высокую прибыль, которая в свою очередь может быть обращена на дальнейшее развитие их деятельности. Этот процесс еще больше увеличивает спрос на инфраструктуру.

Транспортная система посредством так называемого эффекта мультипликатора, влияющего на повышение экономичности, улучшает: мобилизацию производственных факторов, использование природных ресурсов, специализированные возможности в соответствии с территориальными особенностями, интеграцию территориального и регионального рынка, использования компаративных выгод.

В настоящее время имеются попытки также и по количественной оценке действия механизма мультипликатора. На основании ряда исследований, эффект транспортных инвестиций на повышение уровня экономичности характеризуется например величиной 2–2,5.

При помощи модели ХЕРМИН, разработанной в Европейском Сообществе, на примере Ирландии и Португалии, было проведено исследование работы механизма финансовой поддержки периферийных регионов. В обоих случаях были проведены два типа вычислений, основанных на т. н. модели „кейнеш” с одновременным учетом положительного внешнего эффекта (полного эффекта), сложившегося между предприятиями. В случае Ирландии эффект мультипликатора развития инфраструктуры к 2020 году увеличится со значения 1,5–1,6 в 1999 году до 2,5. Эффект мультипликатора в области развития людских ресурсов, вычисленный по аналогичному методу, к 2020 году увеличится со значения 1–1,2 в 1999 году до 3,2. Аналогичный результат дал эффект экономической поддержки частных инвесторов. Эффект мультипликатора, вычисленный по португальской модели ХЕРМИН дал в среднем значение 2 (Kengyel Ákos 1999).

Замечания к использованию модели ХЕРМИН:

- наряду с транспортной инфраструктурой было произведено развитие и других инфраструктурных территорий,

- наряду с развитием инфраструктуры, людских ресурсов одновременно было осуществлено и развитие предприятий, путем экономической поддержки, предоставленной частным инвесторам,
- благодаря довольно широкому взаимодействию, синергия смогла быть реализована,
- в обеих странах главным образом постройка автодорог и магистралей означала развитие транспортного сектора,
- развитие инфраструктуры дает положительные результаты спустя только довольно большой срок (15–25 лет), первые три года – еще отрицательные, в конце шестого года прибыль равна нулю и только после этого интервала начинает проявляться эффект мультипликатора. Это было подтверждено также и исследованиями динамического времени оборота инвестиции.

Почти 60% населения Испании проживает в том районе страны, который с точки зрения плана стоит на первом месте. Эти регионы к концу 1993 года располагали автодорогой, протяженностью в 1100 км, 36% которой было построено между 1989 и 1993, а к 1999-му году уже работала автодорожная сеть длиной в 1300 км. Протяженность автодорог возросла с 2000 км до 2425 км, кроме этого было проложено 125 км такой железной дороги, которая дает возможность передвижения скоростных поездов (Cutanda A., Paricio J. 1994) подробно анализируют взаимосвязь между инфраструктурой и региональным развитием в испанских районах. Они разработали нормированный универсальный индикатор инфраструктуры, содержащий девять категорий, а затем исследовали степень корреляции относительно трех глобальных индикаторов (универсального, экономического и социального). Авторы установили, что наибольший эффект на возможности развития данного региона имеют **транспортная и коммуникационная инфраструктура**, и среди этих двух инфраструктур, с точки зрения регионального распределения, транспортный индикатор показал наибольшую дисперсию, с учетом последнего была разработана региональная „квази” производительная функция, в которой двумя независимыми переменными регионального дохода являлись индикатор занятости и инфраструктуры. Результаты вычислений привели к выводу, что инфраструктурные сооружения имеют **значительный положительный эффект** на разницу в региональных доходах.

Транспорт, играющий посредническую роль в торговых процессах и его надежная работа является основным условием обеспечения более благоприятных предпосылок региональной конкуренции. „Развитие экономической и территориально ориентированной сети, **выгода достижения и доступности** измеряется не только увеличением числа альтернатив достижения и уменьшением времени достижения, а также может быть измерено активностью инвесторов в результате более благоприятных условий, формированием новых рабочих мест, территориальным развитием, повышением уровня жизни. Эффект транспорта выйдет из рамок секторной категории, и будет иметь всеобщую важность. Выгода получится не на дороге,... а в узле,... где оборачивается в результат” (Molnár László 2000).

Отечественные специалисты, занимающиеся проектированием дорог общего пользования, установили необходимость в усовершенствовании проектирования и регулирования (Berényi János, Csorje Zsuzsa, Schultz Margit), и наряду с изменением подхода к данным вопросам сформулировали модификации юридических норм, с учетом следующих точек зрения: в связи с присоединением к Европейскому

Сообществу (ЕС) внедрение опыта из практики ЕС, как относительно соответствия европейским техническим нормам, так и защита окружающей среды, качественный уровень жизни, экономичность, безопасность.

Анализируя тенденции инвестиций дорог общего пользования ЕС (Tombor Sándor 2000) ясно сформулировал и более широкую общественную выгоду увеличения транспортного престижа (относительно экономики, конкуренции, окружающей среды, уровня жизни, качества уровня жизни). „Значительное увеличение **потребности в мобилизации**, в связи с повышением уровня жизни, большего количества свободного времени, свободного выбора места работы, ... а исходя из глобально распространенной производительной, распределительной деятельности значительное **увеличение мощности перевозок**”.

Проектирование – это путь к решению. Проектировать необходимо потому, что с экономической точки зрения имеется проблема принятия решения, поскольку поставленные цели могут быть достигнуты различными образами, а вмешательство (развитие) может быть осуществлено различными методами. „Оптимальное решение может быть принесено лишь в случае выбора по одному критерию – подчеркивают (Makula László-Táncos Lászlóné 1995), дополнив, что „Если возможные решения должны быть обсуждены по нескольким критериям, в много размерном пространстве, тогда можно говорить только о так называемом компромиссном решении. Поэтому в процессе принятия решения (в период территориального проекта) правильный выбор пропорций используемых интегральных и адаптивных размеров играет важную роль (Veres Lajos 2000/b). Выполнение практических требований анализа по ряду критериев может быть осуществлено путем методов классифицирования с применением вычислительной техники (ELECTRE, KI-PA, REM, CADM, PROMETHEE и т. д.), которые способствуют объективному принятию решения.

Анализируя дальнедействующие эффекты – исследуемый горизонт времени 10 лет – (Mándoki Péter 2000), исследуя интеграцию общего транспорта, упоминает следующие группы эффектов:

- **Влияние на транспортное движение:** формирование потребности поездки, формирование модального разделения, время поездки, безопасность движения, условия поездки (комфортабельность, чистота, эстетика).
- **Влияние на окружающую среду:** загрязнение воздуха, шум, прочие загрязнения (вибрация, грунт).
- **Транспортно-экономические эффекты:** инвестиционные расходы, доходы от перевозки пассажиров, расходы на эксплуатацию, расходы на поддержку общего транспорта.
- **Общественное влияние:** мобилизационное разделение, оживление экономической жизни, изменение качества места жительства.

Систематизацию различных воздействий автор выполнил в таблице „Группировки транспортных воздействий”

Таблица 1. Группировка транспортных воздействий

Исходя из отношения к рыночной среде	Наименование	
	Непосредственное	Косвенное
I. Внутренние воздействия	Снижение производительных расходов, прибыль	Рост спроса на инфраструктуру
	Рост мобилизации производительных факторов	Территориальная равномерность Рост уровня жизни
	Децентрализация производительности, потребления, рост рынка производительных сил	Воздействия на бюджет Значительный рост местных налогов
	Интеграция местных и региональных рынков	Повышение производительности Стабилизация доставочного, обслуживающего сектора
	Использование компаративных выгод Синергии	Улучшение в международной конкуренции Рост ГДП
	Иностранное, внутреннее аккумуляирование	Рост ГДП
	Использование естественных источников энергии	Рост ГДП Предоставление рабочих мест
	Транспортные скопления (+/-)	Потеря времени (+/-) Бесцельная трата энергии
	Вибрация	Ущерб сооружений
II. Внешние воздействия	Аварии	Спад производительности Рост общественных расходов
	Шум	Ущерб здоровья
	Воздействие на климат	Глобальные воздействия
	ЗАГРЯЗНЕНИЕ ВОЗДУХА	Ущерб здоровья Гибель леса
	РАЗДЕЛЯЮЩЕЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ	Повышенные расходы на инфраструктуру

Источник: составлено автором с использованием статьи (Molnár László Aurél 2000, ECMT 1998, Táncos Lászlóné 1994/b, 2000, Erdősi Ferenc 2000).

Замечания к таблице „Группировка транспортных воздействий”:

- (Erdősi Ferenc 2000) упоминает т.н. главные и косвенные воздействия транспорта в несколько иной группировке. Среди косвенных воздействий он отмечает такие воздействия как культурные, интеллектуальные, которые проявляются в экстремистском подходе к жизни, в неприемлемом с общественной точки зрения поведении, способствуют к появлению преступности, в конфликтах между лицами, принимающих участие в транспортном движении.
- (Molnár László Aurél 2000), на основании статьи Научно-исследовательского Института Развития „Косвенные экономические и общественные влияния постройки автомобильных дорог”, опубликованной в 1999 году, подчеркивает: “именно строительство автомобильных дорог может способствовать сокращению природного ущерба и ускорить реабилитацию”.
- В результате транспортного развития возможно сокращение или же увеличение транспортного скопления.

В Европейском Сообществе оценка и мониторинг структурной поддержки является юридической процедурой, цель которой – исполнение и создание условий повышения эффективности используемых источников с помощью индикаторов, определенных на соответствующем уровне.

Основные юридические нормы, относительно индикаторов мониторинга, приведены в 36-ой Главе Общих Норм (European Commission 1999/a).

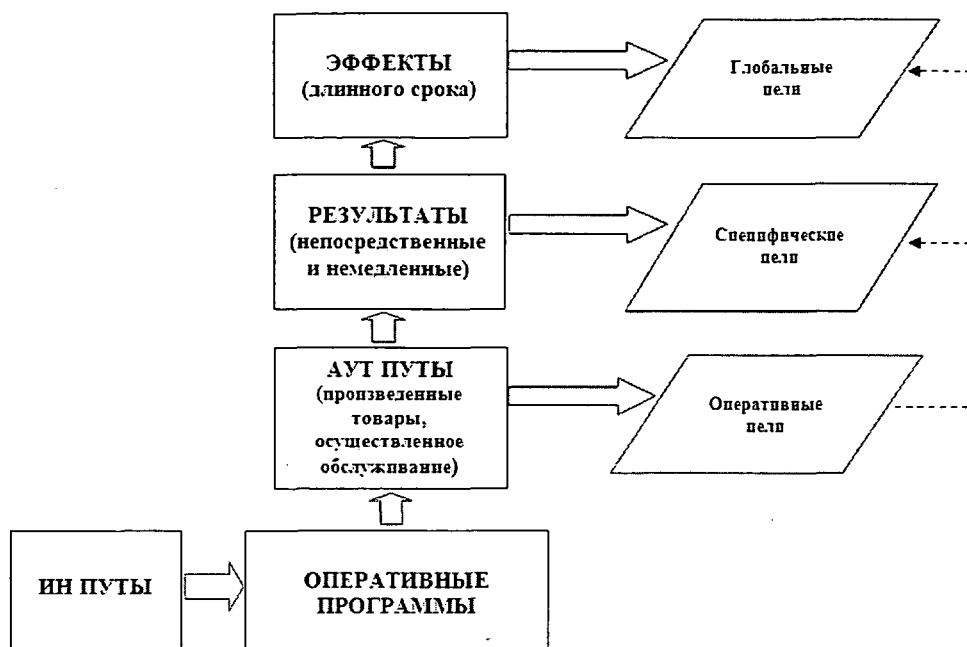
Индикаторы имеют место во всех методах структурной поддержки, а именно в следующих: Community Support Frameworks – Рамки Общественной Поддержки – (РОП), Single Programming Documents – Единые проектировочные документы – (ЕПРД), Operational Programs – Оперативные программы – (ОП), и “глобальные поддержки”, а также важные проекты. С целью обеспечения эффективности мониторинга данной формы оказания поддержки, необходимо обратить особое внимание на самый низкий оперативный уровень (предварительная оценка или проект).

Важной частью подготовки программ Структурного Фонда является определение конкретных целей и распределение финансирования между запланированными акциями для наилучшей реализации поставленных планов. Имеется логическая связь между решениями относительно распределения и намеченными целями. Эта функциональная зависимость имеет место сверху вниз и снизу вверх. Практически включает в себя выбор между двумя перспективами программирования:

- сверху вниз: каждая поддержка программируется в виде специфической функции соответственно какой-то определенной глобальной цели. Это программирование информирует о стратегии поддержки и разрабатывает определенное количество специфических целей, что в общих чертах соответствует территории, имеющей приоритет. Каждая данная цель будет осуществлена путем ответных мероприятий. Это обеспечивает возможность достижения оперативных целей.
- снизу вверх:
 - Мероприятия выполняются ответственными органами, агентствами или бизнесменами, при помощи различных средств или ресурсов (“ин пути”) (финансовых, гуманитарных, технических или организационных).
 - Актуальные расходы создают большое количество “аут пут” (например число инструкторских мест, гарантированное на каждый проложенный дорожный км, и т. д.), которые демонстрируют достигнутый успех в результате выполнения мероприятия.
 - Результаты показывают (непосредственный) эффект на непосредственно финансируемые льготные предприятия (снижение времени поездки, транспортных расходов или количество “успешно” закончивших курсы повышения квалификации).
 - Эти результаты могут быть представлены и в такой форме, которая покажет полученный эффект по достижению заранее определенных глобальных или конкретных целей программы и обеспечат основу для анализа успеха или неудачи интересующей в данном случае поддержки. Специфическими эффектами могут быть, например возрастающий товарооборот или специальные знания, которые лучше курируются на рынке рабочей силы. Глобальные эффекты относятся к конечным целям поддержки, например создание новых рабочих мест.

На рисунке 1 показана логическая схема Общественной поддержки.

Рис. 2. Интервенционная Логика Региональной Программы Развития



Источник: European Commission 1999/a

Программные индикаторы: ин пути, аут пути, результаты и эффекты

Для того чтобы иметь возможность внимательно проследить за ходом программы и ее выполнением относительно запланированных целей, необходимо использовать индикаторы, определенные заранее или же в ранней стадии осуществления программы, с целью сбора относящихся сюда данных. В большинстве случаев они связаны с данным целевым уровнем, что в сумме соответствует целям программы. Различные уровни индикаторов следующие:

- Индикаторы **источника или ин пут** относятся к бюджету, распределенному на каждом уровне поддержки. **Финансовые индикаторы** используются в качестве мониторинга развития достигнутого в области (годового) выполнения обязательств и выплаты денежных средств, предназначенных для финансирования каждой процедуры, мероприятия или программы.
- Индикаторы **аут пут** относятся к рабочему процессу. И измеряются физическими или финансовыми единицами (напр. длина построенной дороги, количество предприятий которым была представлена материальная поддержка и т.д.).
- Индикаторы **результатов** относятся к непосредственному и моментальному эффекту программы. Дают информацию, например, об изменениях произошедших в поведении, мощности или производительности непосредственных льготников. Такие индикаторы могут быть физического, естественного (снижение времени поездки, число людей успешно принявших участие в курсах по повышению квалификации, количество аварий и т.п.) и финансового (средства источников частного сектора) характера.

- Индикаторы **эффекта** относятся к последствиям после моментального воздействия произведенного на непосредственных льготников. Можно определить две концепции воздействия. Специфические эффекты – это такие эффекты, которые реализуются спустя некоторое определенное время, но все-таки непосредственно связаны с произведенным мероприятием. Глобальные эффекты являются наиболее продолжительными и касаются более широкого круга населения. Идентификация такого типа эффекта является комплексной задачей и довольно-таки часто трудно определить связь между причинами и следствиями.

Комиссия намерена использовать индикаторы с целью более широкого распространения положительной практики мониторинга и анализа в Сообществе, улучшения определения исходной точки, разработки более надежной статистики для сравнения регионов, формирования наиболее полного представления об эффектах программ.

Различные индикаторы, относительно каждого приоритета, представляются на одном проектировочном листе (fiche).

Главные индикаторы, предлагаемые для сетей транспортной инфраструктуры

Важность транспортной инфраструктуры, направленной на улучшение конкурентной способности и достижимости регионов, была признана в связи со Структурным Фондом, согласно которого сети и транспортные системы играют определяющую роль в поддержке экономического развития регионов. Деятельность экономической жизни требует достижимости рынка надежных и приемлемых товаров, а для населения необходима хорошая система общего транспорта. С этой точки зрения, цели региональных программ развития направлены на то, чтобы устранить препятствия и “отсутствующие связи”, с которыми приходится встречаться производителям и пассажирам, и в целом улучшить качество транспортных систем и транспортной инфраструктуры.

Индикаторы отражают сосредоточенность на улучшение системы связей, имея в виду и связь со странами Сообщества.

В ходе проектирования и анализа:

- Индикаторы результата и эффекта могут быть определены на любом уровне программирования
- Количественное определение индикаторов аут пут может быть выполнено только на уровне мероприятий
- Для определения соответствующего индикатора, значительное количество индикаторов аут пут можно обобщить на уровне приоритета и программирования
- Причины и следствия между мероприятиями, приоритетом и уровнями программирования могут быть определены путем развития индикаторов результата и эффекта, измеренных на различных уровнях.

Таблица 2. Главные индикаторы (примеры)

Наименование	Тип индикатора	Определение	Измерение
Аут пут	Железнодорожная инфраструктура	Скороходная железнодорожная инфраструктура	Км Степень застройки сети (%)
Аут пут	Автодорожная инфраструктура	Построенные или модернизированные автодороги	Км Степень застройки сети (%)
Результат	Экономия времени	Экономия времени на поездку	(время на поездку* оборот товар/число пассажиров)
Результат	Выгода, полученная благодаря возможности достижения	Индикатор, измеряющий возможность достижения обеспеченного путем новой инфраструктуры, использующей наиболее эффективный транспортный метод	ПЭС (прямолинейная эквивалентная скорость)
Эффект	Поток транспортного движения	Оборот транспортных средств/ пассажиров/товаров спустя один год (разбивая на транспортные категории – железнодорожная/автодорожная/воздушная/морская)	Рост (%)
Эффект	Влияние на окружающую среду	Влияние на окружающую среду, выраженное в росте или уменьшении загрязнения (CO ₂ , NO _x ,...)	Рост или Снижение (%)
Эффект	Занятость (снова созданные и сохраненные)	Транспортные мероприятия, получившие поддержку, в результате которой были снова созданы или сохранены рабочие места	Общее число рабочих мест и его (%)–ты (мужчина/женщина)

Источник: [European Commission 1999/a.]

Таблица 3. Индикаторы программирования в проектировании транспортной инфраструктуры

Сфера компетенции	Аут пут	Результат	Эффект
311 Железная дорога	<ul style="list-style-type: none"> построенная или усовершенствованная скоростная железная дорога, км (степень завершения реализации сети, в %) усовершенствованная железнодорожная линия (км) 	<ul style="list-style-type: none"> экономия времени (время поездки * число использующих) экономия времени (время поездки * масса товаров/ пассажиров) доступность (снижение ПЭС) 	<ul style="list-style-type: none"> рост оборота пассажиров/товаров, спустя один год (%) влияние на окружающую среду (рост/снижение, %) изменение транспортного шума (%) создано или усовершенствованно брутто/нетто занятость спустя два года (число и % общего количества рабочих мест) степень удовлетворенности потребителей (%)

* ПЭС означает прямолинейную скорость и выражает достижение из одной точки в другую, независимо от расстояния между этими двумя точками. Это вычислится таким образом, что воздушное расстояние нужно разделить на самое короткое по возможности время.

Сфера компетенции	Аут пут	Результат	Эффект
313	<ul style="list-style-type: none"> построенная или усовершенствованная автомобильная дорога, км (степень завершения реализации сети, в %) 	<ul style="list-style-type: none"> экономия времени (время поездки * число использующих) экономия времени (время поездки * масса товаров/ пассажиров) выгоды из-за доступности (снижение ПЭС) 	<ul style="list-style-type: none"> рост оборота транспортных средств /товаров, спустя один год (%) влияние на окружающую среду (рост/снижение, %) изменение транспортного шума (%) измененная естественная территория, га создано или усовершенствованно брутто/нетто занятость спустя два года (число и % общего количества рабочих мест) повышение уровня безопасности (снижение числа аварий спустя один год)
	<ul style="list-style-type: none"> количество построенных или усовершенствованных аэродромов 	<ul style="list-style-type: none"> рост числа рейсов по расписанию и пунктов назначения рост среднего числа пассажиров, ежегодно 	<ul style="list-style-type: none"> влияние на окружающую среду (рост/снижение, %) изменение транспортного шума (%) рост оборота пассажиров/товаров, спустя один год (%) создано или усовершенствованно брутто/нетто занятость спустя два года (число и % общего количества рабочих мест)
	<ul style="list-style-type: none"> число усовершенствованных причалов 	<ul style="list-style-type: none"> ежегодный рост числа контейнеров снижение времени ожидания захода в док пароходов снижение времени продолжительности рейса пароходов рост числа пароходных маршрутов, затрагивающих порт в случае импорта, снижение среднего времени пребывания снижение маршрутного времени автодорожных средств 	<ul style="list-style-type: none"> рост оборота пассажиров/товаров, спустя один год (%) влияние на окружающую среду (рост/снижение, %) создано или усовершенствованно брутто/нетто занятость спустя два года (число и % общего количества рабочих мест)

Сфера компетенции	Аут пут	Результат	Эффект
317 Городской транспорт	<ul style="list-style-type: none"> число усовершенствованных единиц обслуживания общего транспорта 	Число обслуживаемых (рост в % от населения)	<ul style="list-style-type: none"> снижение транспортного движения, спустя один год (%) влияние на окружающую среду (рост/снижение, %) создано или усовершенствованно брутто/нетто занятость спустя два года (число и % общего количества рабочих мест) степень удовлетворенности потребителей (%)
318 Мульти модальное транспортное движение	<ul style="list-style-type: none"> число мульти модальных центров, получивших финансовую поддержку 	<ul style="list-style-type: none"> увеличение скорости товарооборота через центр (%) экономия времени (время на поездку * масса товара/пассажиров) 	<ul style="list-style-type: none"> рост оборота транспортных средств / товаров, спустя один год (%) товарооборот, снятый с дорог (тонна/год) влияние на окружающую природу (рост/снижение, %) создано или усовершенствованно брутто/нетто занятость спустя два года (число и % общего количества рабочих мест)

Источник: European Commission 1999/a

Внутренняя реализация внешних расходов

“Присвоение экономического значения внешним влияниям транспорта имеет такое преимущество, благодаря которому появляется возможность сравнить их с другими экономическими эффектами” (Táncos Lászlóné 1995). Внутренняя реализация, в принципе означает монетарную оценку и размещение в условиях рынка. Внутренняя реализация внешних эффектов транспорта играет очень важную роль при оптимальном приеме решений, связанных с транспортными инвестициями.

Десятилетнюю полемику, много раз поднятую до политического уровня, можно избежать еще и в процессе разработки решения, если осуществить корректный учет внешних эффектов и связанных с ними внутренних процессов.

Целью оценки изменений, произошедших в качестве окружающей среды, является укомплектование процесса проектирования – принятия решения и поддержки его специалистами. Не финансовая оценка в определении эффектов использует физические величины и качественные информации, в то время как финансовая оценка выражает каждый эффект в денежной форме. Оценка природных ценностей, естественных источников энергии наталкивается на серьезные проблемы, что с одной стороны это может быть объяснено тем, что они часто могут быть отнесены к общественным ценностям и в результате чего, аналогично собственным ценностям, не имеют рынка и, следовательно, не известна их цена.

Таблица 4. Эмиссия вредных веществ, оказываемая автотранспортом в Венгрии (1995–97)

Год	Эмиссия, тонна/год						
	CO	VOC	NO _x	Pb	Твердые частицы	CO ₂	Число транспортных средств
1991	486 981	84 262	82 086	387	–	7 145 399	2 471 254
1992	468 727	79 010	80 007	183	–	6 902 789	2 510 000
1993	448 352	73 302	80 965	132	–	6 579 474	2 545 397
1994	433 507	68 616	82 754	107	–	6 260 230	2 652 744
1995	443 968	69 800	86 724	100	16 715	6 626 795	2 749 466
1996	435 898	69 167	89 101	68	16 681	8 594 642	2 766 444
1997	445 732	67 073	92 904	57	17 709	9 540 603	2 795 985

Источник: KTI Rt. 2000.

Результаты финансовой оценки окружающей среды могут быть использованы в пяти главных областях:

- анализ расхода-прибыли новых инвестиций, касающихся природы и окружающей среды;
- определение внешних расходов, возникающих в результате загрязнения окружающей среды;
- оценка произошедшего изменения в ценности естественных источников энергии;
- разработка норм защиты окружающей среды;
- в ходе учета природного богатства в национальных расчетах.

• Описание цепи влияния

Зависимости между внешними эффектами, оказанными транспортом и эмиссией, загрязняющей окружающую среду сложно выразить цифрами. Сложность оказывает и тот факт, что в большинстве случаев эти зависимости не линейные. Связь между физическим внешним эффектом и его монетарной ценностью – не непосредственная. Например, цепь влияния NO_x следующая:

Таблица 5.

	ЦЕПЬ ВЛИЯНИЯ			
	1	2	3	4
	Эмиссия	Состояние	Эффекты	Стоимость
Индикаторы	Количество эмиссии NO _x за единицу времени, в тоннах	Миллионы частиц NO _x в данный момент времени на данном месте	Гибель тысячи деревьев и т.д.	Денежная стоимость погибших деревьев

Источник: Táncos Lászlóné 1994/b

Величина внешних расходов

В развитых странах учет внешних расходов транспорта начали производить уже в 80-х годах. Результаты показали неожиданно высокие значения.

Таблица 6.

Внешние факторы	Страна	Период	Эффекты	Общественные расходы в % - ах ГНП
Транспортный шум	США	1992	Снижение стоимости недвижимого имущества Снижение производительности Затраты на защиту	0,2
	Австралия	1992		0,15
	Страны ЕС(13)	1983–1992		0,1–2,0
	Страны ЕС(15)	1998		0,4
Транспортное скопление	США			1,3
	Япония			2,0
	Великобритания			3,2
	Франция			2,1
Транспортные аварии	США	1975	99% происходит из-за автодорожных аварий	2,0–2,4
	Австралия	1991		1,9
	Страны ЕС(10)	1983–1991		1,1–2,6
	Страны ЕС(15)	1998		2,5
Климатическое влияние	Страны ЕС(15)	1998		0,5
Загрязнение воздуха	Страны ЕС(15)	1998	Главным образом происходит из-за автодорожной эмиссии	0,6
Инфраструктурные расходы, на которые нет покрытия	Страны ЕС(15)	1998	95% происходит на железной дороге, в связи с разделением	0,15

Источник: составлено автором с использованием (Táncos Lászlóné 1994/b) и (ECMT 1998)

Исследования также показали, что 64% эмиссии шума происходит в автодорожном транспортном движении, 10% – в железнодорожном и 26% – в воздушном транспорте.

• Методы оценки, директивы

В экономике окружающей среды, при оценке природного богатства за основу оценки принимается **традиционная взаимосвязь между** оценщиком, человеком, а также между человеком и подлежащем оценке имуществом. Агрегат стоимости содержит понятие Полной Экономической Стоимости (ПОЭС). Используемые методы оценки в первую очередь отличаются тем, что оценка производится или по кривой спроса, или же не по кривой спроса (типология Turner, Pearce, Bateman). Классификация Mitchell – Carson дает дальнейшую разбивку методов оценки по кривой спроса на непосредственные и косвенные способы. В мировых масштабах один из наиболее часто используемых способов – свыше двух тысяч оценок CVM до 1998 года – является способ **условной оценки** (Marjainé Szerényi Zsuzsanna 2001), относящийся к непосредственным способам таких методов, которые основаны на вскрытии предпочтения по кривой спроса.

Методы определения внешних транспортных расходов могут быть суммированы следующим образом:

- подход по расходам ресурсов;

$$K = \sum_{i=1} D_i \times C_i, \text{ где}$$

i – вид данного ущерба,

D_i – $f_i(\text{CO}, \text{CH}, \text{NO}_x, \dots)$; количественное выражение физического ущерба,

C_i – удельные расходы на i -й ущерб

- подход по прибыльности, в котором субъективная оценка играет определяющую роль;
- подход по максимизации общественного благосостояния;
- при подходе, основанном на предупреждении, оцениваются расходы на появление вредных внешних эффектов;
- подход, связанный с риском.

Конференция Европейских Транспортных Министерств (ЕСМТ 1998) с целью разработки национальной политики, необходимой для внутренней реализации внешних транспортных расходов, предоставила директивы проектирования, которые содержат расходы, вычисленные за последний период.

Таблица 7. Величина внешних автодорожных и железнодорожных расходов

	Внешние факторы	Оборот пассажиров		Товарооборот	
		ЕКУ/1000 пассажир км		ЕКУ/1000 тонна км	
		Автодорога	Железная дорога	Автодорога	Железная дорога
1.	Авария	33	3	21	1
2.	Шум	3	4	8	6
3.	Загрязнение воздуха	7	2	23	1
4.	Климатический эффект	6	3	10	1
5.	Инфраструктура без покрытия	–4	12	8	23

Источник: ЕСМТ 1998.

Первое отечественное применение условной оценки, основанной на опросе (CVM) было произведено в ходе исследования под названием “Выгоды улучшения качества воздуха”, завершённым в 1994 году. В 1997 году Powel и соавторы опубликовали результаты этого исследования. После чего, Mourato, Marjainé Szerényi, Kaderják, Szekeres, Kerekes и соавторы провели довольно большое количество отечественных исследований, в ходе которых наряду с применением условного метода оценки были использованы и метод **транспортных расходов**, **гедонистический метод цен**, а также и метод **выгодной уступки** (Zsuzsanna Marjainé Szerényi 2001).

• *Транспортная экология*

Транспортная экология – это новая наука, которая изучает взаимосвязь между транспортом и окружающей средой, представляет комплексную систему человек/транспорт/окружающая среда относительно непосредственных и косвенных эффектов короткого и длинного периода. Благодаря достигнутым результатам (1970–2000) удалось снизить транспортное скопление, а также разрешить вопрос применения значительного количества технических, информационных, организационных, транспортно-политических средств. В настоящее время применение данных методов ограничивается главным образом на крупные города, агломерации и в последнее время на дороги дальнего сообщения развитых стран. В ближайшее время в странах Европейского Сообщества относительно транспорта дальнего следования ожидается введение рестрикций, мероприятий по повышению цен, чувствительно затрагивающих автодорожный транспорт, как подсекцию, производящую наибольшие внешние расходы.

В Венгрии процесс проектирования окружающей среды производится в соответствии с Государственными Нормами 20/2001 (П. 14) об определении воздействия на окружающую среду.

Первым шагом проектирования является оценка **основного состояния** (Fi István 2000) детально описывает этапы и источники сбора информации и в тоже время подчеркивает, что „основные экологические информации сегодня еще малодоступны, поскольку пока не имеется такая система информации или банк данных, из которых можно было легко получить необходимые данные”. Следующий шаг – это оценка эффектов, в ходе которого необходимо группировать возможные отрицательные влияния, и исходя из этого, устранить или уменьшить те отрицательные эффекты, которые попали наверх иерархии. Снижение используемой территории и проектирование зеленых коридоров также являются необходимыми разделами.

Заключение

Корректный, по возможности полный учет эффектов транспортных инвестиций, внутренняя реализация внешних расходов являются **одним из вызовов** сегодняшних и **завтрашних дней**. Этот вызов в одинаковой мере затрагивает и законодателей, и органы самоуправления и государственного руководства, а также отраслевых и региональных проектировщиков, исследователей. Естественно, что аналогичные задачи актуальны и в других секторах. В Средне Восточных Европейских странах, с одной стороны из-за потребности в динамическом развитии транспортной инфраструктуры, а с другой стороны из-за значительного влияния транспорта на загрязнение окружающей среды и бесхозяйственное использование энергии, разработка и осуществление значительных инвестиций являются обоснованными. Поэтому важно научное проектирование механизма действия инвестиций, создание хорошо продуманных, реальных планов, в ходе которых возможно осуществить общественно – экономические требования эффективности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Berényi János–Csorja Zsuzsa–Schulz Margit (2000): A „Közutak Tervezési Szabályzatá”-nak jelenlegi állapota, időközi lezárása, jelentősebb változásai és jövőbeni továbbfejlesztésének szükségessége. Közúti és Mélyépítési Szemle, 2000. október.
- Cutanda A., Paricio J. (1994): Infrastructure and Regional Economic Growth: The Spanish Case, Regional Studies Vol. 28. 1. pp. 69–77.
- ECMT (1998): Efficient Transport for Europe, Policies for Internalisation of External Costs. Gazdasági hatás European Conference of Ministers of Transport Paris, 1998.
- Erdősi Ferenc (2000/a): Európa közlekedése és a regionális fejlődés. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- EUROPEAN COMMISSION (1994): Trans-European networks. Interim report of the chairman of the group of personal representatives of the Heads of State or Government to the Corfu European Council (Christophersen Group).
- EUROPEAN COMMISSION (1999): Indicators for Monitoring and Evaluation: An indicative methodology.
- Fi István (2000): Utak és Környezetük tervezése. Műegyetem Kiadó, Budapest.
- Kengyel Ákos (1997): Az Európai Unió regionális politikájának szerepe a felzárkózásban. Európa Fórum 1997. 3. szám.
- Kengyel Ákos (1999): Az Európai Unió regionális politikája. Budapest.
- Marjainé Szerényi Zsuzsanna (2001): A természeti erőforrások pénzbeni értékelése. Közgazdasági Szemle XLVIII. évf. 2001. február (114–129. o.).
- Molnár László Aurél (2000): A nagyobb régiók térszerkezetét meghatározó közlekedési vonalak. Előadás: „A közlekedéspolitikai szerepe az ország területi fejlődésében” c. országos szakmai konferencián Szolnok, 2000. május 17–18.
- Molnár László (2000): A közlekedés, mint a regionalitás erőforrása. Közúti és Mélyépítési Szemle, 2000. október.
- Makula László–Tánczos Lászlóné (1995): Döntéshozatal és társadalmi közreműködés az önkormányzatok közlekedéstervezési, fejlesztési feladatai kapcsán. Városi Közlekedés, 95/4. szám.
- Mándoki Péter (2000): A térségi személyközlekedés fejlesztésének infrastrukturális hatásai. Magyarország az ezredfordulón. MTA, Budapest.
- Tánczos Lászlóné (1994): A közlekedés társadalmi költségeinek internalizálása. Közlekedéstudományi Szemle, 1994. november.
- Tánczos Lászlóné (1995): A közlekedési externáliák meghatározási módszerei. Közlekedéstudományi Szemle. 1995. február.
- Tánczos Lászlóné (2000): Az EU csatlakozásból adódó feladatok a régiók közlekedésének fejlesztésében Előadás: „A közlekedéspolitikai szerepe az ország területi fejlesztésében” c. szakmai konferencián. Szolnok, 2000. május 17–18.
- Tombor Sándor (2000): Gondolatok az ezredforduló útjairól. Közúti és Mélyépítési Szemle, 2000. október.
- Veres Lajos (2000): Stratégiaalkotás a területfejlesztésben. Hazai Térségfejlesztő Kft., Budapest.

Ключевые термины: транспортные инвестиции, механизм действия, внешние расходы

A FEW REGIONAL SPECIALIZATION ISSUES OF HUNGARY

LEVENTE KOMAREK^{*}

ÖSSZEFOGLALÁS

Az ipari specializációja az Európai Unióban és Magyarországon történő ismételt felértékelődése eredményezte, hogy e téma kutatásom középpontjába került. Az iparhoz kapcsolódó specializációs vizsgálatokat és elemzéseket azért tartom fontosnak, mert az ipar területi és ágazati szerkezetének változása számos pozitív gazdasági folyamatot indukálhat (növekvő hatékonyság, versenyképesség, elmélyülő kooperáció), jelentős mértékben elősegítheti az adott térség és az egész nemzetgazdaság felemelkedését. A számos pozitív hatás mellett azonban negatív hatásokat is eredményezhet (pl. egyoldalú iparstruktúra, dekonjunktúra begyűrűzése esetén mély válság, iparilag depressziós térségek kialakulása), amely rövidebb-hosszabb időre visszavetheti az adott térség dinamikus fejlődését. A jelen kutatás célja megvizsgálni, hogy az elmúlt években a hazai ipart milyen változások (területi, strukturális) jellemezték, illetve ezen változások milyen mértékben és hogyan hatnak jelenbeli iparunk területi és ágazati specializációjára.

Kulcsszavak: ipar, specializáció, foglalkoztatott, exportértékesítés

SUMMARY

The re-appreciation of industrial specialization in the European Union and also in Hungary resulted in this issue becoming the focus of my research. In my opinion the industry-related specialization studies and analyses are important since the regional and sector structure changes in industry might induce a number of positive economic processes (increasing efficiency, competitiveness, deepening cooperation), may help considerably the rise of the given area and the whole national economy. Besides the number of positive effects, however, it can also result in some negative effects (e.g. one-sided industrial structure, a deep crisis during recession, industrially depressed areas), all of which may hinder the dynamic development of a region for a shorter or longer time. The present study aims to examine the characteristic changes of the domestic industry in recent years (spatial and structural) were characterized, and to what extent these changes influenced the geographical and sectoral specialization of our present industry.

Keywords: industry, specialisation, employee, export sales

Introduction

During the past few years the geographical location issues of industry came to the forefront both in Hungary and in the European Union. On certain areas of our country different industry structures evolved and various industries became dominant in each region. The spatial location of certain industries was influenced by several social-economical factors (the historical traditions of production, ownership, available labour force and equipment etc.). This was the reason why research again focused on the spatial location and structural change of industry, since Hungarian industry had undergone significant changes. Our economic relations from one day to the next one became west oriented in-

^{*} Associate professor, vice-dean for education, University of Szeged, Faculty of Agriculture, Institute of Economics and Rural Development.

stead of having eastern orientation. This provided an opportunity that our country can be part of the global market and through that the part of the global economy. Consequently the market conditions, the production and distribution facilities changed, resulting in a completely new situation in the sectors of national economy, which meant new challenges in specialization, especially in the field of spatial specialization. In some sectors of the economy and industry sub-sectors the volume of production declined, the employment structure transformed, the production structure became irrational, the composition more heterogeneous and sometimes sales difficulties occurred. As a result of these changes the examinations in the territorial situation and the structure of industry started again (J. Palotás Abonyiné 1978, 1983; Gy. Barta 2002; É. Kiss 2010; J. Palotás Abonyiné–L. Komarek 2011; L. Komarek 2011, 2012c).

Material and methods

The data provided by the Hungarian Central Statistical Office (KSH) on county-level were used for the research. From the data I defined indexes, which allowed the sectoral and regional comparisons. On this basis, the investigated data were as follows: the number of workers employed in industry and export sales. In case of the employment in industry the company location data, while in case of the export sales the data of industrial organizations with a county office had to be considered. Based on the index values five categories were established in each case. These five categories, taken the upper extremities and the lower extreme values into account, were determined at as regular as possible intervals. The classification of the Hungarian counties was based on that. In the lower categories include counties with low specialization, and the high-end categories include the counties with high (stronger) specializations. Based on the calculated results (through examples) I determine which sector (s) or group (s) resulted in the low or high specialization. Because of the changes in TEÁOR (Standard Industrial Classification of Activities) several times, the study period was between 2000 and 2008, because is the only way the data comply with the terms of comparability.

The method of the examination was the Herfindahl index and the Dissimilarity index.

Herfindahl index (absolute specialization):

$$H_j^S = \sum_i (S_{ij}^S)^2$$

Dissimilarity index (relative specialization):

$$DSR_j = \sum_i |S_{ij}^S - S_i|$$

where:

i = industry

j = county

S_{ij}^S = i industry of j county share from total employees in j county industry and the export

S_i = i industry share from the total employees in Hungarian industry and the export

Absolute specialization of industry by employment

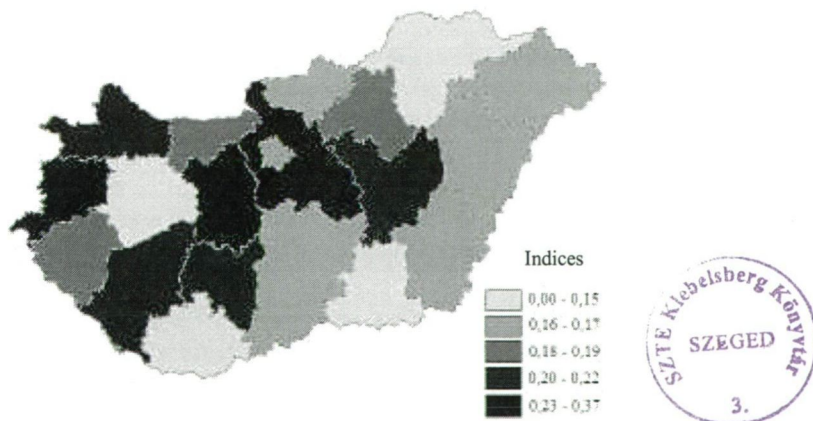
Based on the absolute specialization examined by the number of employees in a unit of area the following the index values are characteristics. In the base period (2000) the highest index was represented by Fejér, Vas, Pest County and also high index values by Győr-Moson-Sopron, Jász-Nagykun-Szolnok, Tolna and Somogy County in the field of absolute specialization.

The higher than average degree of specialization in Fejér County is primarily due to the processing industry, within that the prominent role in the engineering industry and the basic metals and fabricated metal products manufacturing. The industrial engineering industry in the County total employment had a share of 43,3%, while basic metals, fabricated metal products had a share of 18,0%. Within the machines industry the information technology, telecommunications and electronics products manufacturing had a significant role in employment (Videoton, Philips, Albacomp – Székesfehérvár, Aikawa – Dunaújváros) and road vehicles production (bus and coach industry – Ikarus – Székesfehérvár). In 2002, the electronics industry has created companies operating in the Central Transdanubian Electronics Cluster. In case of basic metals and fabricated metal products, two companies can be mentioned in the county. One of them is Alcoa-Köfém (Székesfehérvár), which mainly produces goods made of titanium alloy and nickel-based super alloys and rolled metals, hard metal alloy extruded and forged products. The other major company is Dunafer (Dunaújváros), which deals with the production of slab, hot-and cold-rolled and cold formed profiles of open and closed, as well as coated products (L. Komarek 2012a).

The prominent place of Vas County in this field is due to the engineering industry and light industry (textiles, leather products and footwear), that of Pest County is also to the engineering industry and the food industry (food, beverages and tobacco). Employment in Vas County from the county's total industrial engineering employment was 39,8% in engineering, in textiles, leather products and footwear industry 26,7%, while in engineering in Pest County 41,9%, food, beverages and tobacco 15,6%.

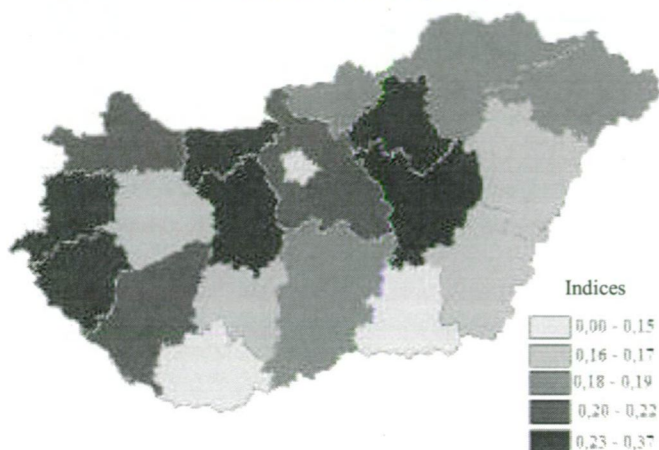
In Vas County within the engineering industry the vehicle industry (automobile industry, Opel – Szentgotthárd), the auto parts industry (Delphi, LuK Savaria Clutch Manufacturers – Szombathely) and electronic products (Flextronics – Sárvár, Siemens, Philips – Szombathely) can be highlighted in the field of the employed.

Figure 1. The absolute specialization of Hungarian industry by employment on different territories (2000)



Source: KSH; Edited: by author

Figure 2. The absolute specialization of Hungarian industry by employment on different territories (2008)



Source: KSH; Edited: by author

In case of the textiles, leather products and footwear for the almost 700 employees Styl Clothing Factory (Szombathely) the production of the high-quality outerwear collections (coats, suits, suits, blazers, trousers, dresses, skirts) – mainly Western European fashion companies to order – are worth to set front. In addition, significant work force was employed in Lurotex (Szentgotthárd), a type of silk fabric production determining on the Hungarian market and Vossen (Szentgotthárd) is one of the eminent Hungarian representatives of looped fabrics (terrycloth) production. In Pest county the engineering sector for telecommunication products (Triton Electronics – Pécel), electrical equipment (Manfred Zollner – Vác), computer, electronic and optical products (Clarion – Nagykáta, Lear – Gödöllő, Alpine – Bátorbágy, Sanshin – Nagykőrös) and machinery and equipment manufacturing (General Electric – the Red Church) can be mentioned in this respect. Considering the food, beverages and tobacco the meat processing industry (Zimbo – Perbál, Her-Csi-Hús – Hernád), fruit and vegetable processing and preserving industry (Bonduelle – Nagykőrös, the Mirelite Mirsa – Albertirsa, Pacific Oceán – Vác) and the beverage (Coca-Cola – Dunaharaszti, Campona – Törökbálint) and the dairy milk field Kőrös (Kő-röstetetlen) can be highlighted. In 2008, the companies operating in the food industry established a collaborative Csepel Small Area and Region Food Cluster. In Győr-Moson-Sopron County mechanical the employees in engineering represent a higher proportion of in this area (37,2%), resulting in high Herfindahl index of the county. Within the engineering industry the vehicle and parts manufacturing (Audi, Rába – Győr) and electronic product manufacturing (Philips, General Electric – Győr) can be highlighted. The absolute specialization index of Jász-Nagykun-Szolnok County is also higher due to the engineering of, as 37,9% of the employed in the industry in the county worked in the machine industry in 2000. In the county, the machinery and equipment manufacturing (Electrolux – Jászberény) and electronic products (Samsung – Jászfényszaru) represented a higher proportion of the county's total industrial employment. Considering Tolna County, the higher index value was due to the linen, leather products and footwear. It accounted for 31,3% of the county's industrial sector total employment. Within that the footwear (Goyser-Schuh, Salamander, Bar & Co Word – Bonyhád), and the manufacture of leather articles (Samsonite – Szekszárd, ST. Bőrgyár – Simontornya) had a prominent role. Somogy County also

has a higher absolute specialization, which is also due to the engineering industry with 34,2% of the county's industrial employment. Out of the businesses operating in the county the electronic products manufacturing is worth mentioning by Flextronics (Tab), as well as household appliances manufacturer of Electro-Plaszt Videoton (Kaposvár and Marcali). At the end of the list there are the counties with the lowest absolute specialization of the base year: Borsod-Abaúj-Zemplén, Csongrád and Veszprém. In the case of these counties, the index is 0.15 or below this value. The reason is that in the counties there was no dominant industrial sector, which would have a decisive role in the employment of labour.

In the examined period (2008) Fejér, Vas and Jász-Nagykun-Szolnok County caught up with Komárom-Esztergom, Zala and Heves County. In Fejér County continue to pay particular attention to the engineering industry (39,4%) still has a special role as well as basic metals and fabricated metal products manufacturing (28,0%), two sectors which consume a large labor capacity (67,4%). Within the engineering industry considering employment the computing and electronics industries, as well as household appliances and equipment manufacturing (Emerson, Videoton, Sanmin SCI, Albacomp Philips – Székesfehérvár; Momert, Aikawa – Dunaújváros) are determinative. Nevertheless, the sector has lost importance and role with regard to employment. From 2000 to 2008 the engineering industry of the county fell back from 43,3% to 39,4%, which is 3.9% decrease. The reason is that both the major companies and small businesses reduced their production capacity because of the increasingly unfavorable market conditions (reduced effective demand, sales difficulties, increasing operating costs), which has resulted in a gradual reduction in employment. Several companies sold off their sites, sometimes completely ceased their production, resulting in significant labour redundancy. In case of the basic metals and fabricated metal products, the Alcoa Kőfém (Székesfehérvár) and Dunafer (Dunaújváros) can be mentioned in the field of employment. In this case, the employment rate increased since 2000 to 2008 from the previous 18,0%, 28,0%, an increase of 10,0%. This can be explained particularly by the stabilization of the economic situation of Dunafer, by their improving market situation and also by the expansion of their production capacity. In case of Vas County it is true that the index value of 0,25 was reduced to 0,23 from 2000 to 2008, but it still retained its "leading" position of absolute specialization of the employees concerning employments. The higher index of the county is the result of mechanical engineering (42,9%) and textiles, leather products and footwear manufacturing (13,4%). Regarding the county's total industrial employment in the engineering industry there was 3,1% point increase from 2000 to 2008, while in the textiles, leather products and footwear production 13,3% point decrease can be observed. Despite the significant decline in the textiles, leather products and footwear industry the employment rate is still significantly above the national level. (The national level was 7,5% in 2008.) The main reason for the significant downturn is the decreasing domestic and foreign demands, the ever-intensifying foreign (mostly Chinese) imports and in recent years the significant growth of the labour costs. In motor vehicle manufacturing industry (automobile industry, Opel – Szentgotthárd) and the auto parts industry (Delphi, LuK Savaria – Szombathely) can be highlighted. In case of textiles, leather products and footwear, the Styl Clothing Factory (Szombathely), the Lurotex (Szentgotthárd), Vossen (Szentgotthárd) and the Pannonian Clothing Co (Szombathely) are worth mentioning. In 2005 in Vas County, which has great textile traditions, the Pannon Textile Cluster was established to promote horizontal cooperation between enterprises, in which the county's textile companies, as well as a number of well-known enterprises from Győr-Moson-Sopron and Zala County can be found. In

Jász-Nagykun-Szolnok County the higher Herfindahl index is due to the engineering industry. The employment share in engineering industry rose from the former 37,9% to 44,6% from 2000 to 2008. In the county, the home appliances, machinery and equipment production (Electrolux – Jászberény), electronic products (Samsung – Jászfényszaru), and auto parts manufacturing (Le Bélier – Szolnok) are worth mentioning. The growth can be explained by the establishment of new businesses (Le Bélier) within the county and the capacity development of the existing small businesses. The “catching up” of Komárom-Esztergom County to Fejér County is due to the machine industry where the number of employees increased almost threefold between 2000 and 2008. The proportion of employees within engineering industry grew from the previous 33,5% to 58,8% in 2008, which resulted in a stronger absolute specialization. Within the engineering industry it is the vehicle industry (Suzuki – Esztergom), electronic products (Sanyo – Dorog; Nokia, Sunarrow, Foxcon – Komárom), machinery and equipment production (ASG Machine Manufacturer – Tatabánya), as well as the auto parts manufacturing (FCI Connectors – Tatabánya) can be highlighted. In the field of the motor vehicle and auto parts manufacturing aiming at a closer to horizontal co-operation between companies and enterprises, under the leadership of the Hungarian Suzuki Corporation the Central Hungarian Automobile Industry Cluster was established in 2001, which was the first cluster in Hungary (É. Kiss 2010). In addition, Zala and Heves County also owe their “rise” to the engineering industry. Zala County, the proportion of employees in the engineering industry for all counties foglalkoztatottából in 2008 stood at 47,0%, but in 2000 was only 34,5%. In Zala County the share of the employed in the engineering industry out of the total industrial employment in 2008 totalled 47,0%, whereas it was only 34,5% in 2000. It means a 12,5% point increase in the given year compared to the base year. In the engineering industry, machinery and equipment manufacturing (Iron and Industrial Machinery Manufacturer – Keszthely, Zala Machine Vacuum Technology – Nagykanizsa, Metal System – Zalaegerszeg) and electronic products (Flextronics – Zalaegerszeg) can be highlighted. To achieve co-operation in the field of the electronics industry the Pannonian Mechatronics Cluster was established in 2002. In Heves County the proportion of the employed reached 44,9% of the total number of employees in the engineering industry, which meant 11,6% point increase compared to that of the base year. (In 2000 the proportion of those employed in the engineering industry was 33,3% in the given county.) In the field of the mechanical engineering the companies employing the most labour were in the machinery and equipment manufacturing and the manufacturing of electronic production sectors. These companies are worth mentioning ZF Hungary (Eger), Robert Bosch Electronics (Hatvan), Saia-Burgess (Hatvan), the Mátra Engineering Ltd (Gyöngyös), Gyöngyösi Agricultural Machine and Vehicle Systems Limited (Gyöngyös) and the Heves Machine (Heves). In 2008, the mechanical engineering manufacturing companies of the Mátra region set up a 17-member Engineering Cluster with the objective of a more efficient co-operation and future engineering developments.

In case of the former counties the value of the absolute specialization reached or exceeded 0,25. Pest and Vas County lost their advantage in this area. In case of Pest the index fell back to 0,20 by 2008, while in case of Vas County it dropped to 0,23. The decline was mainly due to the fact that the role of the sectors employing much labour previously (in Vas County the mechanical engineering and textiles, leather products and footwear) decreased between 2000 and 2008. In case of Pest County it is true that there was employment growth in terms of the number, but the growth took place not only in the industries typical of the county (engineering and food, beverage and tobacco manufacturing), it

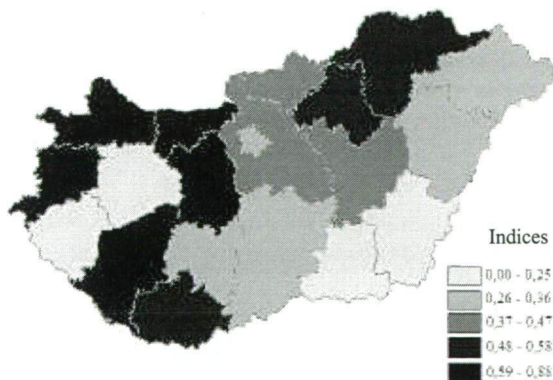
was evenly distributed between the various industrial sectors. Thus in other industrial sectors (e. g. wood, paper products and printing, basic metals and fabricated metal products), the growth rate was higher compared to the previous sectors (machinery, food, beverages and tobacco).

Absolute specialization of industry by export sales

There are higher index values concerning the absolute specialization by export sales than in case of employment. This is mainly due to the fact that our national economy has higher international specialization. In 2000 Fejér, Győr-Moson-Sopron, Komárom-Esztergom, Somogy and Vas County were characterized by high absolute specialization in export sales. Out of the companies having significant export sales in Fejér County the Videoton, Emerson and Philips (Székesfehérvár), Aikawa (Dunaújváros), in Győr-Moson-Sopron County Audi, Rába, General Electric (Győr), in Komárom-Esztergom County Suzuki (Esztergom), Sanyo (Dorog) and Nokia (Komárom), in Somogy County NABI (Kaposvár), Flextronics (Tab), Videoton Elektro-Plast (Kaposvár), and in Vas County Opel (Szentgotthárd), Delphi and LuK Savaria (Szombathely) can be mentioned. The high index value for each of the 5 counties is due to the engineering industry (road vehicles, machinery and equipment manufacturing, telecommunication and electronic products). It was also found that the engineering industry exports in the counties listed above is greater than 80,0% (except for Vas County – 78,2%). Thus the counties specialised in the engineering industry in export sales.

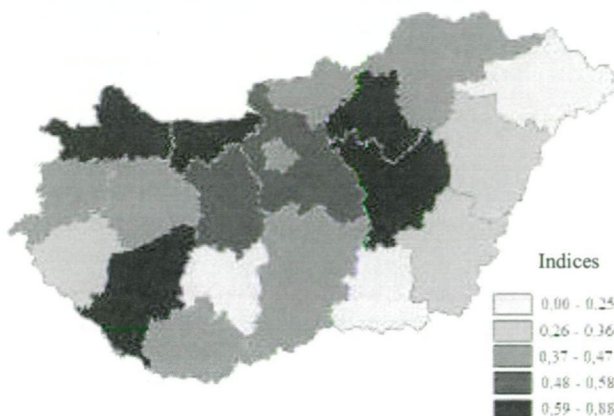
Borsod-Abaúj-Zemplén County should be noted as well, despite the fact that it is not in the top 5 counties with the highest index. This County also deserves special attention because it is the only county in 2000, which is specialized not in mechanical engineering, but in the chemical industry (74,0% of the county's industrial exports were chemicals). The chemical industry stands out within the plastics manufacturing and processing industry (TVK – Tiszaújváros – polyethylene, polypropylene; BorsodChem – Kazincbarcika – ethylene-based PVC, polyurethane). In the field of export sales Zala, Veszprém, Csongrád and Békés Counties are at the end. In case of these, there is no dominant industry, which is a major factor in the export sales in the given county.

Figure 3. The absolute specialization of Hungarian industry by export on different territories (2000)



Source: KSH; Edited: by author

Figure 4. The absolute specialization of Hungarian industry by export on different territories (2008)



Source: KSH; Edited: by author

By 2008, out of the former counties in Fejér County and Vas County the loss is higher, while in case of Győr-Sopron-Moson a low (0.01) decrease was observed. Komárom-Esztergom County increased its lead (87,4% to 93,8% on average), with the result that the index increase to 0.88. This increase was again due to the engineering industry (L. Komarek 2012b).

The significant fall-back of Fejér County was due to the decreasing importance of the engineering industry, while there was an increase in basic metals and fabricated metal product manufacturing from the previous 7,1% to 28,2% concerning export sales (Alcoa Kőfém – Székesfehérvár; Dunafer – Dunaújváros 40,0% of their products are sold in Hungary while 60,0% is sold on foreign markets). In the given year Komárom-Esztergom County (road vehicles – Suzuki – Esztergom, electronic products – Nokia – Komárom, Sanyo – Dorog) Heves (ZF Hungary – Eger, Robert Bosch electronics, Saia-Burgess – Hatvan, Matra Engineering Ltd. – Gyöngyös, Heves Machine Ltd. – Heves) and Jász-Nagykun-Szolnok County (manufacture of electrical machinery and apparatus – Electrolux – Jászberény, telecommunication and electronic products – Samsung – Jászfényszaru and Le Bélier – Szolnok) were advancing in the ranking. Heves and Jász-Nagykun-Szolnok Counties owe their better rankings to the developing engineering industry. In 2000 in case of Heves County the engineering industry exports were 70,9% out of the total manufacturing exports of the region, which rose to 91,0% in 2008. In Jász-Nagykun-Szolnok County the share of engineering exports out of the total manufacturing exports of the county was 64,8% in 2000, while in 2008 it was already 82,5%. This reflects a very strong specialization in the field of mechanical engineering. This year Borsod-Abaúj-Zemplén deserves special attention, where the chemical industry export sales increased, but at the same time the share of industry within the county decreased, which can be explained by the dynamic growth of the share of engineering (e. g. Jabil Circuit – Tiszaújváros, Shinwa – Miskolc). As a result, the North Hungarian Automobile Industry Cluster (NOHAC), was established in Miskolc in 2006, to improve the car and component manufacturing. In 2008 the lowest index values were Szabolcs-Szatmár-Bereg, Tolna and Csongrád County. The reason for that is that these counties do not have any dominant industrial sectors with a significant share from the total export sales of the given county, which means there is a typically more versatile export structure. In Szabolcs-Szatmár-Bereg County the major

sectors in export sales are the chemical industry (30,5%), food, beverages and tobacco (18,8%) and textiles, leather products and footwear (16,9%). In case of Tolna County mechanical engineering (36,4%), basic metals, fabricated metal products (26,2%) and textiles, leather products and footwear (25,7%), while in Csongrád County the chemical industry (35,3 %), food, beverages and tobacco production (27,7%) and engineering (15,7%) can be highlighted in this field.

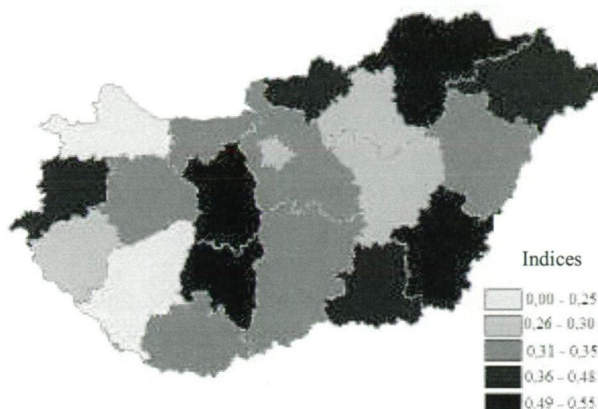
Relative specialization of industry by employment

In 2000 the greatest deviation can be found in the sectoral structure in Tolna, Fejér, Békés and Borsod-Abaúj-Zemplén County compared to the national sectoral structure considering employment. In case of these counties the index value does not reach 0,49. The relatively high index value in Tolna County is due to the high share of textiles, leather products, footwear manufacturing (31,3%), and to the relatively low rate of mechanical engineering (22,0%). In case of textiles, leather products, footwear manufacturing it is the footwear manufacturing sector that can be mentioned (Goyser-Schuh, Salamander, Bar. & Co. Word – Bonyhád), and the leather products (Samsonite – Szekszárd, ST. Börgey – Simontornya). In 2005 the companies and enterprises in footwear industry established the South Transdanubian Shoe Cluster in the hope of co-operation. In Fejér County the relatively higher share of the metal raw material, metal products manufacture resulted in the significant deviation from the national industrial structure (18,0%). Here primarily the Alcoa Kőfém Székesfehérvár, Dunaferr based in Dunaújváros can be highlighted. In Békés County food, beverages, tobacco production was higher (28,2%), while the higher index value is the result of the lower mechanical engineering (15,2%) share. In case of the food, beverages and tobacco industry it is the meat industry that can be highlighted. Within that Gallicoop (Szarvas), Csaba Meat (Békéscsaba), the Merián Foods (Orosháza) Gyulai Húskombinát (Gyula) are worth mentioning. Similarly to the above-mentioned, however, there are deviations in Csongrád, Szabolcs-Szatmár-Bereg, Nógrád and Vas County as well. In Borsod-Abaúj-Zemplén County the deviation from the national structure is due to the lower share of the engineering industry (12,3%) at the same time a higher share of basic metals and fabricated metal products (17,4%) and chemicals industry (17,2%). In case of basic metals and fabricated metal products the Küpper Hungária Fémfeldolgozó és Öntödei Kft. (Tiszaújváros) and the Miskolci Vasipari Zrt. (Miskolc) it is worth mentioning out of the companies in the county, and in the field of chemical industry the Borsodchem (Kazincbarcika) and the TVK (Tiszaújváros). In Csongrád County the higher proportion of food, beverages, tobacco production (24,1%), at the same time the lower proportion of engineering industry (12,8%) resulted in an employment structure different from the national one. In case of the food, beverages and tobacco industry the major companies in the county are from the meat industry and the dairy industry. The Hungerit from Szentes and the Pick and Sole-Mizo from Szeged can be mentioned. The higher index value in Szabolcs-Szatmár-Bereg County was resulted in by the high share of the textile, leather goods and footwear industry (26,2%) and by the food, beverages and tobacco production (23,2%) as well as the low share of the engineering industry (14,9%). In case of textile, leather goods and footwear industry the textile sector (Berwin Ruhagyár – Vásárosnamény, Benetton Ungheria – Nagykálló outerwear production), while in case of the food, beverages and tobacco production it is fruit and vegetable processing and conservation (EKO – Nyíregyháza, Szatmár Konzervgyár – Tyukod), milling industry (ABO

Mill – Nyíregyháza), beverages (Várda-Drink – Kisvárda) and the poultry sector (Master Good – Kisvárda) that can be highlighted. In Nógrád County the high proportion of basic metals and fabricated metal products manufacturing (17,0%), while in Vas County that of the textiles, leather products and footwear manufacturing (26,7%) resulted in employment structure different from the national average. In Nógrád in basic metals and fabricated metal products manufacturing it is the Salgótarjáni Acélárugyár and the Wamsler (Salgótarján), while in Vas in case of the textiles, leather products and footwear manufacturing it is Styl (Szombathely), the Lurotex and the Vossen (Szentgotthárd) are worth mentioning. In the sectoral structure in 2000 the national pattern was represented mainly by Somogy, Győr-Moson-Sopron, Zala and Jász-Nagykun-Szolnok Counties. In case of Szabolcs-Szatmár-Bereg County the higher index value is resulted by the higher share of textile, leather products and footwear industry (26,2%) and food, beverages and tobacco production (23,2%), at the same time the low share of engineering industry (14,9%). In case of textile, leather products and footwear industry it is the textile sector (Berwin Ruhagyár – Vásárosnamény, Benetton Ungheria – Nagyálló outerwear production) while in case of food, beverages and tobacco production it is the fruit and vegetable processing and conservation (EKO – Nyíregyháza, Szatmár Konzervgyár – Tyukod), the milling sector (ABO Mill – Nyíregyháza), the beverage (Várda-Drink – Kisvárda) and the poultry sector (Master Good – Kisvárda) can be highlighted. In Nógrád County the higher proportion of basic metal, metal product manufacture, (17,0%), while in Vas that of textile, leather products and footwear industry (26,7%) resulted in an employment structure different from the national one. Concerning employment in Nógrád in basic metal, metal product manufacture the Salgótarjáni Acélárugyár (Salgótarján), while in Vas in textile, leather products and footwear industry the Styl Ruhagyár (Szombathely), Lurotex and Vossen (Szentgotthárd) can be mentioned. The national pattern was mainly represented by Győr-Moson-Sopron, Zala and Jász-Nagykun-Szolnok and Somogy County in sectoral structure in 2000. Most of the employed in Hungary worked in the engineering industry (28,7%), in textile, leather products and footwear industry (14,9%) and in food, beverages and tobacco production (14,8%). These three industrial sectors account for the 58,4% of all industrial employment.

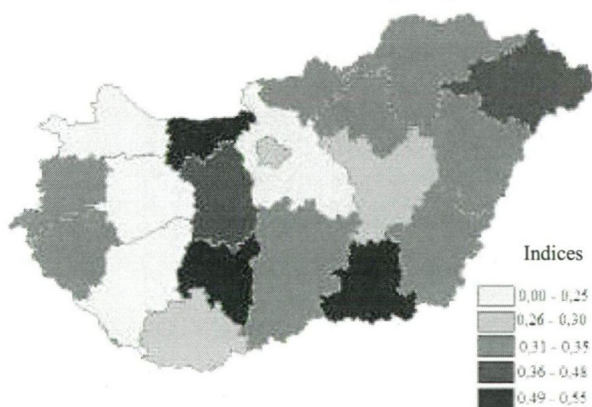
In 2008 major deviation in sectoral structure still can be observed in Tolna County as well as in Komárom-Esztergom and Csongrád County. The calculations prove that in case of Szabolcs-Szatmár-Bereg and Fejér County there is a significant difference from the national employment structure. In case of Tolna és Komárom-Esztergom County the index value also reaches or exceeds 0,50. The low proportion of the engineering industry in Tolna County (23,1%), at the same time a higher than the national level of the share of electricity, gas, stem and water supply sector (19,4%) and the textile, leather products and footwear industry (15,7%), in Komárom-Esztergom County the rather high share of the engineering industry (58,8%) and the rather low proportion of food, beverages and tobacco production (5,5%), at the same time in Csongrád County the high share of food, beverages and tobacco production (24,7%), and the low proportion of engineering (16,6%) resulted in an employment structure different from the national one.

Figure 5. The relative specialization of Hungarian industry by employment on different territories (2000)



Source: KSH; Edited: by author

Figure 6. The relative specialization of Hungarian industry by employment on different territories (2008)



Source: KSH; Edited: by author

In Tolna County in case of the textile, leather products and footwear industry the footwear production is outstanding (Goyser-Schuh, Salamander, Bar. & Co. Word – Bonyhád), as well as leather production (Samsonite – Szekszárd, ST. Bőrgyár – Simontornya), while in case of electricity, gas, stem and water supply sector the Paksi Atomerőmű.

In Komárom-Esztergom County within the engineering industry it is the road vehicle production (Audi, Rába – Győr) and electronic appliances manufacture (Philips, General Electric – Győr), in Csongrád County in case of the food, beverages and tobacco industry it is the meat sector (Pick – Szeged) and dairy production (Sole-Mizo – Szeged) can be highlighted in this field. In Fejér County the low food, beverages and tobacco production (6,3%) and the high basic metal and metal product manufacture (28,0%) resulted in a structure different from the national one. Alcoa-Köfém in Székesfehérvár and ISD Dunaferr in Dunaújváros had an important part in that. In case of Szabolcs-Szatmár-Bereg the engineering sector proportion being lower than that of Hungary (27.0%) and the higher proportion of food, beverages and tobacco production (26,1%) resulted in a structure dif-

ferent from the national one. In case of food, beverages and tobacco production it is the fruit and vegetable processing and conservation (EKO – Nyíregyháza, Szatmár Konzervgyár – Tyukod), the milling sector (ABO Mill – Nyíregyháza), beverages production (Várda-Drink – Kisvárd) and the poultry sector (Master Good – Kisvárd) can be highlighted. There was a change concerning the national pattern. In 2008 in this field it was Veszprém, Somogy, Heves, Nógrád, Jász-Nagykun-Szolnok and Pest County that represented the national pattern. That year the engineering industry (34,7%), the food, beverages and tobacco production (13,4%) as well as the basic material and metal product manufacture (11,7%) were the sectors employing the most industrial labour. These three sectors accounted for the 59,8% of all industrial employment in 2008.

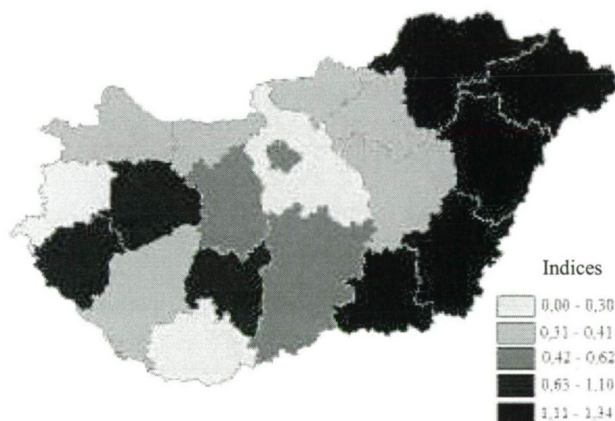
Relative specialization of industry by export sales

In case of the relative specialization of industry by export sales we have higher index values than in case of employment. In 2000 there were 5 counties (Borsod-Abaúj-Zemplén, Csongrád, Szabolcs-Szatmár-Bereg, Békés, Hajdú-Bihar megye) above the 1,11 relative specialization value considering export sales. In case of Borsod-Abaúj-Zemplén County a higher Dissimilarity index was resulted by a higher share of the chemicals sector (74,1%) within that plastics manufacturing and processing (TVK – Tiszaújváros, Borsodchem – Kazincbarcika), and at the same time the low proportion of the engineering industry (7,9%). In case of Hajdú-Bihar County the high index value is due to the high share of the chemicals sector (47,4%) within that the pharmaceutical sector (TEVA – Debrecen) and the plastics production (Pipelife – Debrecen, Partium '70 – Debrecen), as well as the food, beverages and tobacco production (34,2%) was high (dairy sector – Friesland – Debrecen), while the proportion of the engineering industry (4,7%) was low. In Csongrád and Békés County the high proportion of food, beverages and tobacco production (34,2%, and 33,1% respectively) and the low share of the engineering industry (8,7%, and 22,9% respectively) resulted in a higher index value. In the field of the food, beverages and tobacco production it is the meat sector (Pick – Szeged, Hungerit – Szentes, Gallicoop – Szarvas, Merián Foods – Orosháza, Gyulai Húskombinát – Gyula), and also the dairy sector (Sole-Mizo – Szeged) that is worth mentioning. In Szabolcs-Szatmár-Bereg County the high share of textile, leather products and footwear production (43,1%) within the county (Berwin Ruhagyár – Vásárosnamény, Benetton Ungheria – Nagykálló), at the same time the low share of the engineering industry (11,2%) resulted in a significant relative specialisation by export sales in the examined period. Lower values concerning export sales were produced by Pest, Baranya and Vas County. These counties owe their low index values to the high engineering production, similar to the national average. In 2000 in case of export sales the production of the engineering sector (68,2%), chemicals sector (11,5%) and the food, beverages and tobacco sector (5,6%) can be highlighted. These three industrial sectors account for the 85,3% export sales.

In 2008, a new situation arose. In the previously five counties with significant specialization only 2 preserved higher index values in the field. Borsod-Abaúj-Zemplén, Hajdú-Bihar and Békés Counties lost their favourable position. However Csongrád and Szabolcs-Szatmár-Bereg County maintained above 1,11 relative specialization. Borsod-Abaúj-Zemplén County lost importance because of a strengthening mechanical engineering (38,9%) (Jabil Circuit – Tiszaújváros; Ross Mould, Robert Bosch Power Tool – Miskolc, Remy Automotive Hungary – Miskolc and Mezőkövesd) while the chemical industry declined (48,3%), in Hajdu-Bihar County the food, beverage and tobacco manufacturing decreased within the county (10,7%),

while the chemical industry (40,8%), mainly in the pharmaceutical industry (TEVA – Debrecen) and engineering (40,4%) had an increasing the role (National Instruments Europe, Eurings, Medicor Kéziműszer – Debrecen – products it exports 95%). The decreasing dissimilarity index was caused in Békés County by a decreasing role of food, beverage and tobacco manufacturing (14,2%) and the increasing role of mechanical engineering (50,7%) (Csaba Metál – Békéscsaba, Linamar – Orosháza; SMK – Békéscsaba). The relative specialization in export sales of Csongrád County the food, beverage and tobacco manufacturing (27,7%), high (Pick, Sole-Mizo – Szeged, Hungerit – Szentes), mechanical engineering (15,7%) lower percentage, while Szabolcs-Szatmár-Bereg County, in the food, beverage and tobacco manufacturing (18,8%) (fruit and vegetable processing and preserving – EKO Ltd. – Nyíregyháza, Szatmár Konzervgyár Ltd. – Tyukod, beverage – Várda Drink – Kisvárda, milling industry – ABO MILL – Nyíregyháza, canning – Nobilis – Mátészalka, Jonaco – Fehérgyarmat) and textiles, leather products and footwear production was higher (16,9%) (Berwin Garments Factory – Vásárosnamény, Benetton Ungheria – Nagykálló) and engineering (15,3%) still resulted in relatively lower share of the higher index value.

Figure 7. The relative specialization of Hungarian industry by export on different territories (2000)

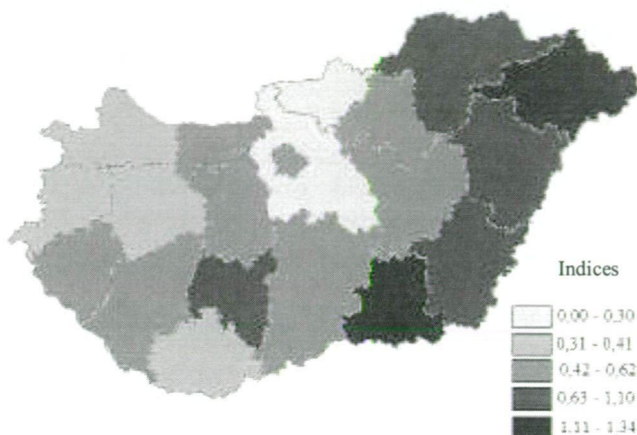


Source: KSH; Edited: by author

At the same time in the given year a low degree of specialization in export sales showed in Pest and Nógrád. These two counties similar to the national average had low index value because of their high share in mechanical engineering (75.1% and 66.3%). In 2008, the engineering industry (69.5%), chemicals (13.0%) and basic metals and fabricated metal products (6.9%) was approximately 90.0% of industrial exports.

The recently realised large investments in Hungarian industry (mainly in production) and those of the near future (e.g. Hamburger Hungária – Dunaújváros, Mercedes-Benz, Knorr-Bremse – Kecskemét, Audi Hungária Motor – Győr, Linamar Hungary – Orosháza, Csaba Metál – Békéscsaba és Szeghalom) create a new situation in the territorial specialisation of the sectors of Hungarian industry considering both employment and export sales. The results of the calculations made by the data and specialization indicators of Hungary's industrial employment and export sales reflect the industrial processes of nearly a decade, which characterized temporal and spatial evolution of the industry in Hungary. Due to the changes significance of certain regions and industries changed and as a result, new industrial structures and new industrial space structures emerged.

Figure 8. The relative specialization of Hungarian industry by export on different territories (2008)



Source: KSH; Edited: by author

REFERENCES

- Abonyiné Palotás Jolán (1978): Élelmiszeriparunk területi specializáltságának és koncentráltságának változása. *Földrajzi Közlemények*. 4. sz. pp. 316–326.
- Abonyiné Palotás Jolán (1983): Csongrád megye élelmiszeriparáról. *Földrajzi Közlemények*. 31. évf. 1. sz. pp. 12–22.
- Abonyiné Palotás Jolán–Komarek Levente (2011): Összehasonlító vizsgálatok az ipari beruházások ágazati és területi szerkezetének alakulásáról. *Comitatus – Önkormányzati Szemle*. 21. évf. 203. sz. pp. 25–33.
- Barta Györgyi (2002): A magyar ipar területi folyamatai 1945–2000. Dialóg-Campus Kiadó, Budapest–Pécs. 272. p.
- Kiss Éva (2010): Területi szerkezetváltás a magyar iparban 1989 után. Dialóg-Campus Kiadó, Budapest–Pécs. 223. p.
- Komarek Levente (2011): A magyar ipar főbb sajátosságai az abszolút specializáció tükrében. *Jelenkori Társadalmi és Gazdasági Folyamatok* 6. évf. 1–2. sz. pp. 28–34.
- Komarek Levente (2012a): A hazai ipar specializációja és koncentrációja a humán erőforrás tükrében. *Humánpolitikai Szemle*. 23. évf. 2. sz. pp. 3–15.
- Komarek Levente (2012b): The absolute specialisation of Hungarian industry with regard to regional export. *Review on Agriculture and Rural Development*. 1. évf. 1. sz. pp. 50–55.
- Komarek Levente (2012c): The features of the macro level absolute concentration of Hungarian industry. *Review on Agriculture and Rural Development*. 1. évf. 2. sz. pp. 519–524.

WILLIAMSON HIPOTÉZISE

LAMPERTNÉ AKÓCSI ILDIKÓ*

ÖSSZEFOGLALÁS

Kutatásomban azt vizsgáltam, hogy a Visegrádi régiókra a versenyképességük terén milyen területi különbség a jellemző. A területi egyenlőtlenség mérésére a logaritmikus súlyozott relatív szórást alkalmaztam, mivel ez a mutató kevésbé érzékeny a kiugró értékekre. Longitudinális, vagyis hosszú idősoros (1995–2007 évi) és keresztmetszeti, vagyis országos, ország-csoportos és Unió elemzéseket is folytattam. Teszteltem, hogy a vizsgált területre igazolható-e Williamson hipotézise. Az országok EU csatlakozási évétől kezdve a Visegrádi országok Európai Unióhoz történő felzárkózási törekvései a régiók közötti különbségek csökkenéséhez vezettek a térségen belül. A területi különbségek csökkenését az Európai Unió következetes gazdasági, társadalmi és területi kohéziós politikája eredményezte.

Kulcsszavak: Williamson hipotézis, területi egyenlőtlenség, kohéziós politika, logaritmikus súlyozott relatív szórás

SUMMARY

In my research I checked what regional divergence is characteristic for the Visegrad regions in the field of competitiveness. To measure the regional inequality I used logarithmic weighted relative variance as this index is less sensitive to outstanding results. I completed longitudinal i.e. long linear (from 1995 to 2007) analysis and cross-section analysis i.e. analysis of countries, country groups and the Union as well. I tested if Williamson's hypothesis could be proved in the examined area. From the year of the countries' entering the EU, demonstrating that the Visegrad countries' convergence efforts to European Union led to decrease of the differences between the regions in this area. The decrease in regional differences is the result of the European Union's consistent economic, social and regional cohesion policy.

Keywords: Williamson's hypothesis, regional inequality, cohesion policy, logarithmic weighted relative variance

Az Európai Unió törekvése a társadalmi és gazdasági fejlettség térbeli egyenlőtlenségeinek csökkentésére, időszerűvé teszi egy olyan kutatás lefolytatását, amely az újonnan csatlakozó országok területi differenciáltságát és annak változását elemzi a csatlakozás előtti és az azt követő években. Hipotézisem, hogy kutatási területem országaiban a területi differenciáltság az uniós csatlakozás óta növekedett, a területi kohézió a vizsgált terület régiói között nem valósult meg. Sőt úgy gondolom, hogy a vizsgált országokban nőtt a szakadék a fejlett és fejletlen régiók között. Az elemzett országokban érvényesül Williamson hipotézise.

* Főiskolai adjunktus, Dunaújvárosi Főiskola.

A kutatás területi lehatárolása

Kelet-Közép-Európa szívében található Visegrádi Együttműködés országai (Csehország, Magyarország, Lengyelország, Szlovákia) nagyon sok tekintetben mutatnak hasonlóságot, és több vonatkozásban is jelentős különbségek figyelhetők meg közöttük. Az általam elemzett országcsoport országai az Unió össznépességének közel 13 százalékát (12,7%), területének közel 11 százalékát (10,7%), az előállított GDP-jének pedig valamivel kevesebb, mint 5 százalékát (4,7%) adták 2009-ben. A V4-ek relatíve kis gazdasági súlyuk mellett az Unió területének és népességének jelentős hányadát képviselik. Ezek a statisztikai adatok is segítenek megérteni, hogy az országcsoportnak milyen kihívásokkal és problémákkal kell szembenézniük integrálódásuk során. Vizsgált területem nem egy mesterségesen kialakított csoport, hanem egy évszázadok óta fennálló gazdasági, kulturális, politikai és kereskedelmi együttműködés. Az elnevezés az észak-magyarországi Visegrád város nevéből vezethető le, mely a 14. században a közép-európai uralkodók történelmi találkozóhelye volt. A cseh, magyar és lengyel király már 1335-ben találkozott Visegrádon, ahol a királyságok közti regionális együttműködésről tárgyaltak, s megegyeztek abban, hogy mind a politika, mind a kereskedelem terén szorosan együttműködnek. Az országok csoport-elnevezéséről 656 évvel később a csehszlovák köztársasági elnök Václav Havel, a magyar kormányelnök, Antall József és a lengyel köztársasági elnök Lech Waleśa döntött az 1991. február 15-i, Visegrádon megrendezett gyűlésen. A múltban a csoport elsődleges céljának az euró-atlanti struktúrába való beilleszkedést (integrációt) tekintette. Az integráció 1995-ben a Világkereskedelmi Szervezethez (WTO) történő csatlakozással kezdődött. Az integráció második lépése több ütemben valósult meg, hiszen a négy ország különböző időpontokban csatlakozott a Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezethez (OECD) (1995-ben Csehország, 1996-ban Magyar- és Lengyelország, 2000-ben Szlovákia). Ezt követte az Észak-atlanti Szerződés Szervezetébe (NATO) való belépés (1999-ben Csehország, Magyarország és Lengyelország, 2004-ben Szlovákia), végül a 2004-ben a négy ország az Európai Unió teljes jogú tagja lett.

Napjainkra a V4 külpolitikája a kezdeti együttműködéshez képest jelentősen bővült, mára más területeket is magában foglal. A Visegrádi csoport legfőbb feladatának tekinti az EU keretén belül Közép-Európa szerepének erősítését, továbbá fontosnak tartja és támogatja a közép-európai országok regionális együttműködését. Napjainkra a V4 egy nemzetközileg ismert és elismert regionális együttműködéssé fejlődött. A négy ország kiváló együttműködésének egyik legsikeresebb bizonyítéka, hogy 2000 júniusában létrehozták a pozsonyi székhelyű Nemzetközi Visegrádi Alapot, mely a tagországok egyenlő arányú befizetéseiből tevődik össze. Az Alap pályázatokon keresztül támogatja többek között a humán erőforrás fejlesztését célzó tevékenységeket, mint például a kutatás, a kultúra és az oktatás területe, ifjúsági cserekapcsolatok, határokon átnyúló együttműködések, és az idegenforgalom fejlesztése.

A Visegrádi Négyek jelenlegi helyzetének megértése könnyebb gazdaságtörténeti múltjuk megismerése után. Úgy vélem a vizsgált országok múltban kialakult társadalmi, gazdasági és területi differenciáltsága a jelenre is rányomja bélyegét és ez a megosztottság a humán erőforrást is jelentősen differenciálja. Gazdag (2002) szerint a polarizált társadalom összefogyasztása jóval alacsonyabb, mint az egységes társadalomé, ahol kialakult a magas fogyasztási rátát produkáló széles középosztály. A magas megtakarítási ráta a jövedelepolarizáció mértékével korrelál, a magas fogyasztási ráta pedig az egyenlő elosztás kísérője. Az általam vizsgált országok társadalmára rányomta a bélyegét a szocialista korszak, amely pont a magas megtakarítási rátáról, az erőltetett beruházásokról, az egyenlőt-

len társadalmi elosztásról volt hírhedt. Ezekben az országokban pont a fogyasztás, vagyis az emberi tőkébe történő beruházás szorult évtizedekig háttérbe, nem alakult ki széles középosztály, melynek fogyasztása a humán erőforrás fejlesztését szolgálta volna és fel-lendítette volna a gazdasági fejlődést. Cikkem kereteit azonban meghaladja a négy ország történelmének teljes ismertetése, ezért csak a kutatási témám szempontjából fontos történelmi eseményeket szeretném röviden áttekinteni.

Már az Osztrák–Magyar Monarchia idejében (1867–1918) jellemző volt a vizsgált országok elődterületeire a megosztottság. A monarchián belül a nyugati osztrák tartományok és királyságok (Csehország és Morvaország) adták az ipari termelés jelentős részét, a keleti területek, köztük Magyarország és Galícia (mai Lengyelország területén található) pedig agrártermékekkel látták el a belső piacot (Butlin–Dodgshon 2006). Ebben az időben Lengyelország területe és gazdasága is megosztott volt. Az orosz területen a textilipar stratégiai fontosságú volt, amelynek fejlődése angliai technológia behozásával 1860-tól indult meg, elsődlegesen Lódz környékén („lengyel Manchester”). A német sziléziai területeken pedig a nehézipar indult fejlődésnek. A porosz fennhatóság alatti területeken pedig a mezőgazdaság mellett az élelmiszeriparé volt a főszerep, a térség az egész Német Birodalom éléskamrájává vált (Niederhauser 2001).

Az iparosodás ideje alatt Kelet-Közép-Európát továbbra is a területi egyenlőtlenségek jellemezték, néhány fejlett nagyváros (Budapest, Varsó, Prága, Wroclaw, Lódz, Krakkó és Szczecin) emelkedett csak ki a fejletlen területek közül (Berend–Ránki 1987). Az 1. világháború után Kelet-Közép-Európa térképe átrajzolódott. Újra feltűnt a független Lengyelország, Európa egyik legnagyobb területű államaként. A Monarchia felbomlásával új államok jöttek létre, Csehszlovákia, amely egyesítette a korábbi, hosszú történelmi múlttal bíró Csehországot, Morvaországot és Szilézia kisebbik részét és a korábbi Magyar Királyság északi területeit (Felvidék és Kárpátalja) (Niederhauser 2001). Az első világháborút lezáró tárgyalások Magyarország számára teremtették a legnehezebb feltételeket. Az ország elvesztette nyersanyagkészleteinek, erdőterületeinek, termőföldjének és vasúti és közúti hálózatának nagy részét. A fontos városközpontok kerültek a határ túloldalára (Pozsony, Kassa, Nagyvárad, Arad, Szabadka stb.), a megmaradt országot a főváros túlsúlya jellemezte, amit a mai napig nem tudott ellensúlyozni (Szávai 2004). A lezajlott földosztás pedig töredezett, versenyképtelen birtokrendszert eredményezett, jelentős maradt az agrár-foglalkoztatottság és a rurális népesség aránya. Az önálló Csehszlovákia a Monarchia területének ötödét, ezzel együtt jelentős ipari kapacitásokat örökölt. A húszas években Csehszlovákia jelentős acél és nyerstermelő országnak számított. Azonban Csehszlovákián belül a keleti, szlovákiai részek egyértelműen alárendelt szerepet tölthettek be. Inkább mezőgazdasági, nyersanyagellátó profiljuk erősödött. Lengyelország ebben az időben a térség legfejletlenebb állama volt. A két világháború között azonban két nagy, állami gazdaságfejlesztés program zajlott le. Az egyik Gdynia kikötőjének fejlesztése, amely forgalmát tekintve, Gdansk mellett a Balti-tenger egyik legnagyobb kikötője lett. A másik nagyhatású gazdasági program az ún. „központi ipari régió” létrehozása volt, noha jelentős eredményeket értek el, a programot megszakította a 2. világháború. A lengyel mezőgazdaság szerkezete azonban negatív átalakuláson ment keresztül, a folyamatos földosztások következtében kisméretű, életképtelen gazdaságok jöttek létre (Szokolay 2006).

Az 1947-es Párizsi Békeszerződés következtében Kelet-Közép-Európa országainak határai ismét módosultak. Sziléziát Lengyelországhoz csatolták és megindultak a kitoloncolások és az úgynevezett „lakosságcsere”. Az így megbolygatott emberi erőforrás szerkezet a térség számára a mai napig ható veszteséget okozott. Kelet-Közép-Európában elindult a kommunista gazdasági rendszerek kiépítése, az országok ipari-agrár gazdasággá fejleszté-

se a nehézipar túlsúlyával (Niederhauser 2001). A Visegrádi Négyek országai közül egyedül Csehszlovákia rendelkezett fejlett és kiterjedt ipari szektorral, bőséges hazai nyersanyagforrásokkal. A szovjet ipartelepítés új ipari központokat is létrehozott (Litvinov műbenzin-gyár, Jablonec üveg- és kerámia, Gottwaldov textilipar), de ennek ellenére (vagy épp ezért) Csehszlovákiában az ipar elhelyezkedése nagyon egyenlőtlen maradt (Beluszky et al 2001). A mai Szlovákia részaránya az ipari termelésben rendkívül csekély volt, itt a mezőgazdasági termelésnek volt jelentős szerepe. A második világháborút követően Lengyelország, Kelet-Közép-Európa legnépesebb országa és legnagyobb gazdasága, romokban hevert. A harcokban 6 millió ember esett el, a nemzeti vagyon majdnem 40 százaléka megsemmisült. Az ötéves terveknek köszönhetően az ipari termelés Lengyelországban gyorsan bővült, ami nem volt elmondható a mezőgazdaságról. A vezető szerepet az ipar, azon belül a nehézipar vette át, melynek nyersanyagszükségletét az alsó- és felső-sziléziai fekete- és barnaszén telepek biztosították. Az ipar elhelyezkedése nagyfokú koncentrátságot mutatott. Ipari központok: Lódz és Varsó, Wroclaw, Poznan, Krakkó, Gdansk-Gdynia, Plock és Nowa Huta. Az agrártermelés és foglalkoztatás viszont a pomerániai és Kelet-lengyelországi területekre volt jellemző (Szokolay 2006). Magyarországon is megtették hatásukat az ötéves tervek. A mezőgazdaság folyamatosan veszített súlyából, megindult a nehézipar a gép- és vegyipar fejlesztése. A torz gazdasági szerkezeten az új szovjet mintára épült ipari városok (Leninváros és Sztálinváros) megjelenése sem segített, Budapest dominanciája továbbra is megmaradt. Magyarország nyersanyagokkal rendkívül korlátozottan ellátott. A KGST országok közül az egyik legszűkebb tartalékokkal bírt, így a legtöbb nyersanyagból teljes vagy részleges importra szorult. A második világháborút követő fejlesztéseknek köszönhetően a gépipar vált a magyar ipar legfontosabb ágazatává, mely szintén Budapesten koncentrálódott (Illés 2002). A szocialista tábor szétesése után az országok mindegyikében a korábban hanyagolt és „megbízhatatlannak” címkézett nyugati térségek felértékelődtek a német és osztrák piacok közelsége által. Csehszlovákiában a szocializmus alatt preferált keleti, morva területek a kiaknázott és károsult környezet miatt háttérbe szorultak. Ebben az időben a Visegrádi Négyeken belül Szlovákiában voltak a legnagyobb mértékű területi aránytalanságok, amelyeket mind észak-dél és nyugat-kelet, mind vidék-város összefüggésében lehetett értelmezni. Az ország gazdasági súlypontja Pozsony és keleti ellenpólusa, Kassa. Lengyelország néhány nagyvárosa azonban (Varsó, Poznan, Krakkó, Gdansk, Wroclaw és Szczećin) jelentős fejlődésnek indult, mivel jól képzett munkaerővel, viszonylagosan fejlett infrastruktúrával, kutatási és oktatási potenciállal rendelkeztek (Gorzelać-Jalowiecki 1994). Ezzel szemben a régi iparvidékek (Felső-Szilézia, Lódz) az egyoldalúan képzett munkaerővel, a nagymértékben szennyezett környezettel, a lepusztult infrastruktúrával, az apadó nyersanyagbázissal az átalakulás veszteseivé váltak. Az észak- és délkeleti agrártérségekben, valamint az ún. „vállalat-városokban”, amelyeket korábban a keleti piacok ellátására hoztak létre, készt az átalakulás, így elhúzódó recesszió alakult ki. Magyarországon a már korábban is létezett nyugat-keleti eltérések fokozódása jelentkezett. Ennek oka egyrészt az északi és keleti országgrész nagyiparának leépülése, másrészt a nyugati megyék gyors fejlődési lehetőséget biztosító a nyugati piacok közelsége (Enyedi 1978). A rendszerváltás után Csehszlovákia két részre – Cseh-Köztársaságra és Szlovákiára – szakadt és így kezdődött meg a négy ország Európai Unióba való integrálódása. A fenti események hatását – melyek hozzájárultak a vizsgált országok egyenlőtlen területi fejlődéséhez – a mai napig magán viseli az országok gazdasági szerkezete.

Jövedelemegyenlőtlenségek mérése

A szakirodalomban számtalan területi egyenlőtlenségi, azaz szóródási mutatóval találkozunk. A teljesség igénye nélkül ismertetek néhány fontos mutatót:

- Szóródás terjedelme,
- Duálmutató (Éltető-Frigyes-index),
- Szórás,
- Relatív szórás,
- Logaritmikus szórás,
- Logaritmikus súlyozott relatív szórás,
- Hoover-index.

Szóródás terjedelme az adatsorban előforduló legnagyobb és legkisebb ismérték különbsége. Tehát annak az intervallumnak a teljes hossza, amelyen belül az ismértékek szóródnak. Előnye, hogy könnyen számítható és jól értelmezhető. A mutató hátránya, hogy csak a szélső értékekre épít, így egy-egy kiugró értékre érzéketlen. Képlete:

$$R = X_{\max} - X_{\min}$$

ahol X_{\max} a legnagyobb ismérték

X_{\min} a legkisebb ismérték

Értékkészlete: $[0, \infty]$ intervallum

Duálmutató (Éltető-Frigyes-index) a teljes megoszlás átlaga feletti értékek átlagának és a teljes megoszlás átlaga alatti értékek átlagának hányadosa. Egyszerűen számítható, könnyen értelmezhető. A mutatószám jövedelemegyenlőtlenségek vizsgálatában alkalmazott elnevezése a magyar Éltető Ödön és Frigyes Ervin statisztikusok nevéhez fűződik. Teljes jövedelem egyenlőség esetén a mutató értéke 1, ennél nagyobb érték esetén az index azt a jövedelmi ollót mutatja, amely az átlagosan gazdagok és az átlagosan szegények jövedelme között fennáll. Egyszerűsége miatt igen elterjedt módszer. Számítási módja:

$$D = \frac{X_m}{X_a}$$

ahol X_m az átlagnál nagyobb X_i értékek számtani átlaga

X_a az átlagnál kisebb X_i értékek számtani átlaga

Értékkészlete: $[1, \infty]$ intervallum

Szórás a szóródás legfontosabb mérőszáma. Az adatsor egyedi értékeinek átlagtól vett eltéréseinek négyzetes átlaga, kifejezi, hogy az egyedi értékek átlagosan mennyivel térnek el a saját számtani átlaguktól. A szórás olyan átlagos hibaként is felfogható, amit abban az esetben követnénk el, ha minden alapadatot a számtani átlaggal helyettesítenénk (Hunyadi-Vita 2008).

$$\sigma = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^N (X_i - \bar{X})^2}{N}}$$

ahol X_i az ismértékek

\bar{X} az ismértékek számtani átlaga

Értékkészlete: $[0, (\bar{X} \cdot \sqrt{N-1})]$ intervallum

Relatív szórás az adatsor súlyozott átlagának százalékában adja meg az adatsor szórásának mértékét, vagyis meghatározza, hogy az egyedi értékek átlagosan hány százalékkal térnek el a saját számtani átlaguktól. Lehetővé teszi a különböző mértékegységű adatsorok szórásának összehasonlítását. Képlete:

$$V = \frac{\sigma}{\bar{X}} \cdot 100$$

ahol σ az ismértékek szórása

\bar{X} az ismértékek számtani átlaga

Értékkészlete: $[0, \sqrt{N-1}]$ intervallum

Logaritmikus szórás az átlaghoz viszonyított fajlagos jövedelmek négyzetes logaritmusának átlaga. Használatának előnye hogy a logaritmikus átalakítás a közönséges szórásmutatókhoz képest csökkenti az egyedi kiugró értékek súlyát (Nemes 2009).

$$L = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \left[\log \left(\frac{y_i}{\bar{y}} \right) \right]^2$$

ahol $y_i = \frac{x_i}{f_i}$ fajlagos mutató, az i -edik területegység egy főre jutó jövedelme

\bar{y} az y_i súlyozott átlaga

Értékkészlete: $[0, \infty]$ intervallum

Logaritmikus súlyozott relatív szórás nemzetközi kutatásokban napjainkban előszeretettel alkalmazott mutatószám. A logaritmizálás praktikus előnye, hogy bár nem változtatja meg az egyes alapadatok sorrendjét, csökkenti az extrém értékek kiugrását, így egy-két ilyen szélsőség kevésbé hat a kimutatott egyenlőtlenségi mértékekre (Németh–Kiss 2007).

$$V = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n \left(\log \frac{y_i}{\bar{y}} \right)^2 f_i}{\sum_{i=1}^n f_i}}$$

ahol y_i az i -edik terület fajlagos mutatójának (egy főre jutó GDP) értéke

\bar{y} a fenti mutató súlyozott átlaga

f_i súly, az i -edik terület népessége

Értékkészlete: $[0, \infty]$ intervallum

A *Hoover index* az egyik legelterjedtebb, legáltalánosabban használt területi egyenlőtlenségi mutató. Elsőként E. M. Hoover használta 1941-ben. Azt adja meg, hogy az egyik vizsgált ismerv, társadalmi-gazdasági jelenség mennyiségének hány százalékát kell a területi egységek között átcsoportosítanunk ahhoz, hogy területi megoszlása a másik jellemzőjével azonos legyen. A területi kutatásokban leggyakrabban a népesség területi eloszlásával vetjük össze a különböző társadalmi-gazdasági tartalommal bíró mennyiségi ismérvek eloszlását. A mutatószámot Robin-Hood indexnek nevezzük akkor, ha a jövedelem és a népesség területi eloszlásának egyenlőtlenségét mérjük vele. A Hoover-indexet nemcsak két területi jellemző megoszlásának összevetésére, hanem térbeli megoszlások időbeli változásának mérésére is használjuk (Nemes Nagy 2009).

$$H = \frac{\sum_{i=1}^n |x_i - f_i|}{2}$$

ahol x_i az i -edik terület részesedése az összes jövedelemből

f_i az i -edik terület részesedése az összes népességből

Értékkészlete: $[0,1]$ intervallum

Az LSRSZ szóródás-típusú jelzőszám, melynek számításakor – a logaritmizálás ellenére is – erőteljesebben jut érvényre az eloszlás két szélén található értékek hatása. Az LSRSZ hátránya, hogy interpretációja nehézkes, már csak azért is, mert értékkészlete felülről nem korlátos, ugyanakkor érzékeny az átlag alatti és az átlag fölötti jövedelemszintű települések körén belül bekövetkezett jövedelmi elmozdulásokra (Németh-Kiss 2007). Korábbi elemzéseim (Lampertné 2010) bizonyítják, hogy a visegrádi országok régióinak jövedelem eloszlására jellemzőek a kiugró szélső értékek, azaz jelentős a fővárosok és a lemaradó régiók jövedelemkülönbsége. Ezt a torzító hatást megfelelően szűri ki az LSRSZ mutatója. Mindezek miatt a területi egyenlőtlenségek kimutatására az LSRSZ mutatóját használtam.

Területi különbségek a V4-ek régióiban

A gazdasági felzárkózás ismert összefüggéseivel foglalkozó Williamson-hipotézis szerint a fejlettebb régiók gyorsabban gyarapodnak, mint az elmaradottak, mert fejlettebb erőforrásaik jobban és gyorsabban hasznosulnak. A téma egyik klasszikus, máig gyakran idézett elmélete Jeffrey G. Williamsontól származik, aki az országok gazdasági fejlettsége és belső regionális egyenlőtlenségeik nagysága közötti összefüggés modelljét alkotta meg. Egy terület belső területi differenciáltságát fejlettségi szintjének függvényében ábrázolva egy fordított U alakú görbét kapnánk. A hipotézis alkalmazható mind akkor, ha egy adott időpillanatban különböző fejlettségű régiók azonos módon számított területi egyenlőtlenségi mutatóinak nagyságát tekintjük, mind pedig akkor, ha ugyanezen mutatók hosszú idősoros értékeit egy adott területre vonatkozóan határozzuk meg (Williamson 1965). A hipotézis saját kutatási területemre történő igazolására jövedelmi mutatónak az egy főre jutó GDP-t, a jövedelemegyenlőtlenségek kimutatására pedig a logaritmikus súlyozott relatív szórás (LSRSZ) mutatóját használtam. Az LSRSZ mutató melletti választásom indoka, hogy (a logaritmizálás ellenére is) érzékeny az eloszlás két szélén található értékek hatására, valamint az átlag alatti és az átlag fölötti jövedelemszintű települések körén belül bekövetkezett jövedelmi elmozdulásokra (Németh-Kiss 2007). A vizsgált országok egyik

jellemzője fővárosuk gazdasági túlsúlya, a többi régió leszakadása a fővároshoz illetve a főváros körüli régiókhoz képest (Lampertné 2009). Mivel ezt a leszakadást az LSRSZ jobban szemlélteti, mint bármilyen más szóródásmutató, ezért a területi differenciáltság kifejezésére a vizsgálat területén a legalkalmasabb mutató. A mutató népességszámmal súlyozva mutatja az egyenlőtlenségek mértékét, tehát értékét nem csak a régiók jövedelemszintje, hanem nagysága is meghatározza (Lampertné–Tóth, 2011).

A Williamson-hipotézisének igazolásával több hazai és nemzetközi kutatás is foglalkozott (Kiss–Németh 2006, Davies–Hallett 2002, Szörfi 2007, Nemes Nagy 2005, Lampertné, 2011). Az eddigi empirikus tesztek a Williamson hipotézist hosszú idősorokon egy adott területre, vagy egy adott időpillanatban különböző területekre vonatkozóan vizsgálták. Disszertáciomban mindkét vetület igazolásával foglalkoztam. Longitudinális, vagyis hosszú idősoros (1995–2007 évi) és keresztmetszeti, vagyis országos, ország-csoportos és Unió elemzéseket is folytattam. Először a területi differenciáltságot vizsgáltam egy-egy országon belül, a V4-ek ország-csoporton belül, valamint az Európai Unió egészén belül is. Az országon belüli területi differenciáltság kifejezésére az LSRSZ mutatóját a következőképpen számoltam és értelmeztem:

$$V_i = \sqrt{\frac{\sum_{j=1}^n \left(\log \frac{y_{ij}}{\bar{y}_i} \right)^2 f_{ij}}{\sum_{j=1}^n f_{ij}}}$$

ahol V_i az i -edik év szóródás mutatója

y_{ij} az i -edik év j -edik régiójának egy főre jutó GDP-je

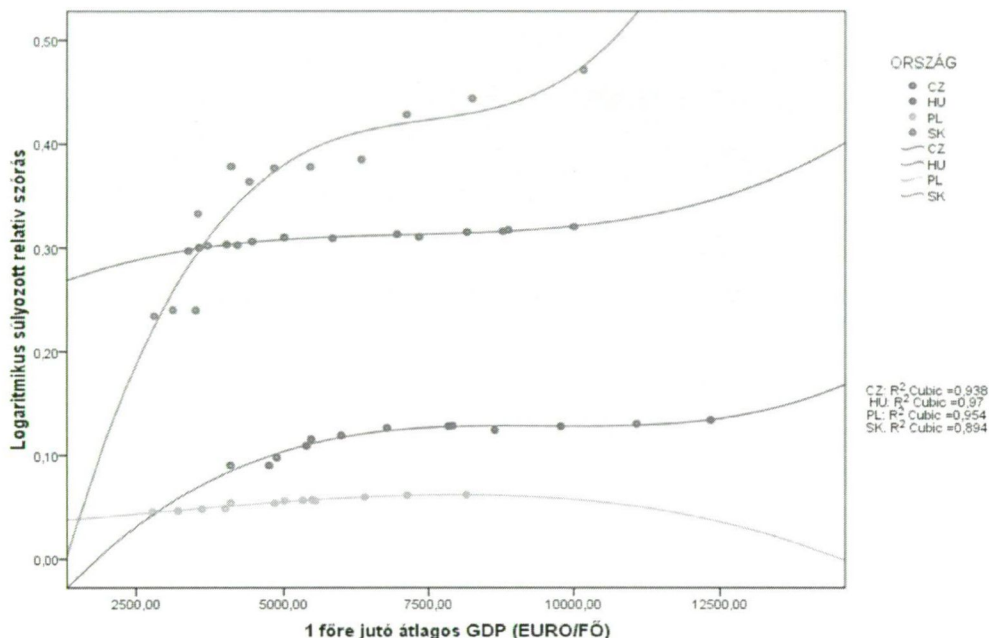
f_{ij} az i -edik év j -edik régiójának népességszáma

\bar{y}_i az i -edik évben az adott ország népességszámmal súlyozott átlagos 1 főre jutó GDP-je

Az így számított mutató megmutatja, hogy az egyes években az egyes régiók egy főre jutó GDP-je átlagosan mennyivel tér el az ország átlagos egy főre jutó GDP-jétől. A négy tagországra külön-külön kiszámított területi egyenlőtlenségi mutatók alapján megállapítható, hogy mind a négy országon belül nőtték a területi különbségek. A vizsgálat első négy évében a legnagyobb területi eltérés Magyarországon volt. 1997 után azonban a szlovák régiók közötti területi különbségek rohamos növekedésnek indultak, így 2007-re jelentősen meghaladták a Magyarországon számított mutató értékét. Szlovákia magas, növekvő területi differenciáltsága két okra vezethető vissza. Az egyik ok lehet, hogy Pozsony fejlettségbeli előnye a vizsgált időszak alatt jelentősen növekedett, így az LSRSZ mutató, amely érzékenyen reagál ezen kiugró értékek mozgására, jelentős növekedést mutat. A másik ok pedig Szlovákia rohamléptekben történő EU-csatlakozása lehet. 1997-ben ugyanis Szlovákia (politikai okok miatt) még nem szerepelt a többi V4 tagállam mellett az EU bővítési körében. Az 1998-as kormányváltással azonban felgyorsultak a csatlakozási tárgyalások, a Mikulas Dzurinda vezette kormány megalakításával elhárultak az EU csatlakozás útjában álló politikai fenntartások és Szlovákia hatalmas tempót diktálva rövid időn belül beérte az első körös csatlakozókat. Ennek a rohamtempónak lehetett az ára a megnövekedett belső területi differenciáltság. A legkisebb régiók közötti különbség pedig Lengyelországban volt a vizsgált időszakban. Lengyelországban tapasztalt alacsony

területi differenciáltság magyarázata, hogy nagy területének köszönhetően nem főváros centrikus a másik három országgal ellentétben, az országot a népesség relatíve kiegyenlítettbb térbeli eloszlása jellemzi. Varsó mellett több hasonló adottságokkal rendelkező nagyvárost is találunk, például Gdansk, Krakó és Poznan. A számított szóródás mutató országoként a területi fejlettséget kifejező egy főre jutó átlagos GDP függvényében ábrázolva a Williamson-görbe bal oldali ága rajzolódik ki előttünk.

1. ábra. Williamson-görbe a V4-ek országaiban



Forrás: saját szerkesztés a <http://epp.eurostat.ec> 1995–2007-es adatai alapján

A vizsgálatba bevont országokban a területi fejlődés, vagyis a növekvő jövedelem, növekvő, de eltérő mértékű területi differenciáltsággal járt együtt. A fejlődés AMOS (1988) szerint az erőforrásokban bővelkedő térségekben veszi kezdetét, amelyek aztán egyre több munkaerőt és tőkét vonzanak magukhoz az elmaradottabb régiókból, ami öngerjesztő módon az egyenlőtlenségek további növekedéséhez vezet. Ezek a fejlett térségek mind a négy vizsgált országban a fővárosi régiók, melyek fejlődése felgyorsult a vizsgált időszak alatt, egyre nagyobb regionális különbséget generálva országon belül. Mindezt csak fokozta az állami politika, amely elsősorban az országos fejlődés gyorsítását célozta, a csatlakozási kritériumok teljesítése érdekében (1. ábra).

A Visegrádi ország-csoporton belüli területi differenciáltság kifejezésére az LRSZ mutatóját a következőképpen számoltam és értelmeztem.

$$V_i = \sqrt{\frac{\sum_{j=1}^n \left(\log \frac{y_{ij}}{\bar{y}_i} \right)^2 f_{ij}}{\sum_{j=1}^n f_{ij}}}$$

ahol V_i az i -edik év szóródás mutatója

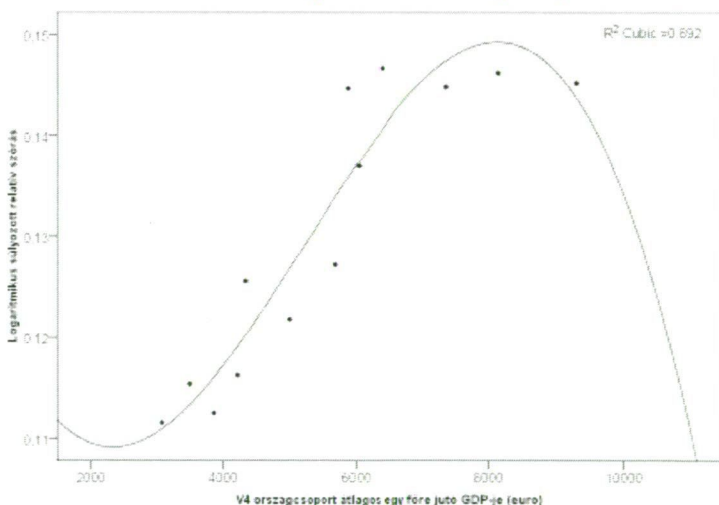
y_{ij} az i -edik év j -edik régiójának egy főre jutó GDP-je

f_{ij} az i -edik év j -edik régiójának népességszáma

\bar{y}_i az i -edik évben a V4 országcsoporthoz népszámmal súlyozott átlagos 1 főre jutó GDP-je

Az így számított mutató megmutatja, hogy az egyes években az egyes régiók egy főre jutó GDP-je átlagosan mennyivel tér el a Visegrádi ország-csoport átlagos egy főre jutó GDP-jétől. Az ország-csoporton belüli területi különbségek a vizsgált időszak első tíz évében folyamatosan emelkedtek. A 2004-es évtől – az országok EU csatlakozási évétől – kezdve a vizsgált régiók közötti különbségek kissé csökkentek, vagyis az Európai Unióhoz történő felzárkózási törekvések a régiók közötti különbségek csökkenéséhez vezettek a térségen belül. KERTÉSZ (2004) azon véleménye, mely szerint, ha egy elmaradott gazdaság elkezd konvergálni a nemzetközi átlaghoz, akkor a nemzetgazdaságon belüli vagy egyre nagyobbak lesznek régiók közötti különbségek, vagy lelassul egymáshoz való felzárkózásuk a V4-ek országaiban külön-külön igazolható, azonban az ország-csoport egészében ellentétes irányzatot figyelhetünk meg. A felzárkózási törekvések 1997 és 2004 között a területi differenciáltságot növelték, a csatlakozás után azonban elindult a konvergencia. Hatványkitevős regresszió függvényt illesztve az ország-csoport átlagos egy főre jutó GDP-jének és területi differenciáltságának kapcsolatára, a Williamson-görbe bal oldali, felmenő ága rajzolódik ki előttünk (2. ábra).

2. ábra. Williamson-görbe a V4 ország-csoportban



Forrás: saját szerkesztés a <http://epp.eurostat.ec> 1995–2007-es adatai alapján

Az Európai Unió belüli területi differenciáltság kifejezésére az LSRSZ mutatóját a következőképpen számoltam és értelmeztem:

$$V_i = \sqrt{\frac{\sum_{j=1}^n \left(\log \frac{y_{ij}}{\bar{y}_i} \right)^2 f_{ij}}{\sum_{j=1}^n f_{ij}}}$$

ahol V_i az i-edik év szóródás mutatója

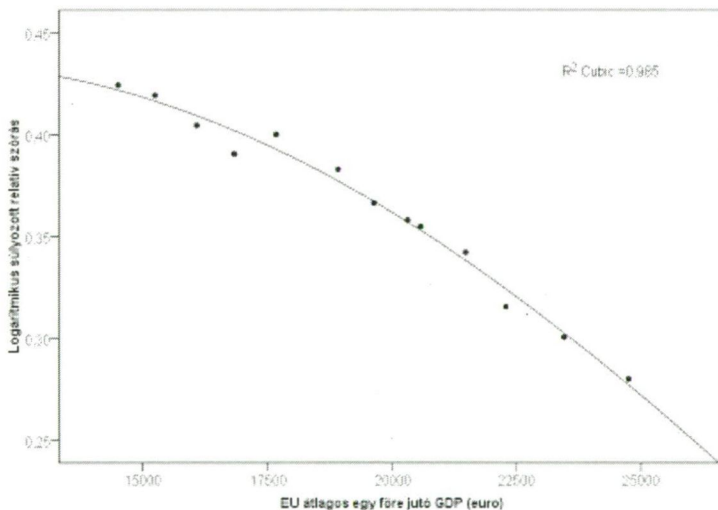
y_{ij} az i-edik év j-edik régiójának egy főre jutó GDP-je

f_i az i-edik év j-edik régiójának népességszáma

\bar{y}_i az i-edik évben az EU népességszámmal súlyozott átlagos 1 főre jutó GDP-je

Az így számított mutató megmutatja, hogy az egyes években az egyes régiók egy főre jutó GDP-je mennyivel tér el az Európai Unió átlagos egy főre jutó GDP-jétől. Az Európai Unió egészében a régiók közötti fejlettségbeli különbségek csökkentek a vizsgált időszak alatt. A területi különbségek csökkenését az Európai Unió következetes kohéziós politikája eredményezte, melynek célja 1986 óta a gazdasági és társadalmi kohézió megerősítése. A Lisszaboni Szerződés és az EU új stratégiája (Európa 2020) azonban bevezetett egy harmadik dimenziót is, a területi kohéziót. A területi kohézió az 1990-es évek eleje óta zajlik, melynek következtében az Unióban a területi különbségek a vizsgált időszakban jelentősen csökkentek, a 2004-es és 2010-es bővítés ellenére is. A számított szóródás mutatót a területi fejlettséget kifejező egy főre jutó átlagos GDP függvényében ábrázolva és a pontokra hatványkitevős (harmadik hatvány) regressziót illesztve a Williamson-görbe jobb oldali ága rajzolódik ki előttünk. Az Európai Unió egészében a növekvő jövedelem, csökkenő területi differenciáltságot vont maga után a vizsgált időszakban (3. ábra).

3. ábra. Williamson-görbe az Európai Unióban



Forrás: saját szerkesztés a <http://epp.eurostat.ec> 1995-2007-es adatai alapján

A területi egyenlőtlenségi mutató idősoros adatai alapján megállapítható, hogy nőtték a regionális különbségek a vizsgált országokban, az ország-csoport egészen belül azonban a csatlakozás évétől kezdve elindultak a kohéziós folyamatok. Az Európai Unión belüli területi differenciáltság is csökkent a vizsgált időszak alatt, még úgy is, hogy a legutóbbi két bővítéskor csatlakozott országok fejlettsége az uniós átlag alatt van.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Amos, O. M. (1988): Unbalanced regional growth and regional income inequality in the latter stage of development. „Regional Science and Urban Economics”, vol. 18., 4. sz., 549–566. o.
- Beluszky P.–Kovács Z.–Olessák D. (2001): A terület- és településfejlesztés kézikönyve; Ceba Kiadó, Váckisújfalu, 423 p.
- Berend, T. I.–Ránki Gy. (1987): Európa gazdasága a 19. században; Gondolat, Budapest, 704 p.
- Butlin, R. A.–Dodgshon, R. A. (2006): Európa történeti földrajza; Akadémiai Kiadó, Budapest, 531 p.
- Davies, S.–Hallett, M. (2002): Interactions between National and Regional Development. Hamburg Institute of Regional Economics, Hamburg, 26 p. <http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/26187/1/dp020207.pdf> (letöltés ideje: 2011. 06. 30.)
- Enyedi Gy. (1978): Kelet-Közép-Európa gazdaságföldrajza; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 292 p.
- Gazdag L. (2002): A hiányzóegyenlet problémája. Milton Friedman Keynes kritikája. Keynes-galaxis, Friedman-galaxis. Pénzügyi Szemle 2002. 10. szám, 960–981. p.
- Gorzalak, G.–Jalowiecki, B. (1994): Lengyelország fejlődése 2005-ig, 189–287. p.; in: Ehrlich Éva–Révész Gábor–Tamási Péter (szerk.): Kelet-Közép-Európa: honnan-hová?; Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Hunyadi L.–Vita L. (2008): Statisztika I., Bologna Tankönyvsorozat, AULA Kiadó, Budapest.
- Illés I. (2002): Közép- és Kelet-Európa az ezredfordulón; Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 362 p.
- Kertész K. (2004): A nemzeti és a regionális felzárkózás váltómozgása az EU országokban és Magyarországon, Külgazdaság 47. évfolyam 2. 65–76. p.
- Kiss J. P.–Németh N. (2006): Fejlettség és egyenlőtlenségek: Magyarország megyéinek és kistérségeinek esete. Budapesti Munkagazdaságtani Füzetek, MTA Közgazdaságtudományi Intézete, Budapest. 40. p.
- Lampertné A. I.–Tóth T. (2011): Regionális egyenlőtlenségek a visegrádi ország-csoportban. Gazdaság és társadalom 3:(2), 60–73. p.
- Lampertné A. I. (2009): Competitiveness of Human Capital in the countries of Visegrád, Challenges for Analysis of the Economy, the Businesses. International Scientific Conference, Szeged, ISBN 978-963-069-558-9, 1069–1083 p.
- Lampertné A. I. (2010): A humántőke versenyképessége a visegrádi ország-csoport régióiban, Területi Statisztika, 13.(50.) évf. 6. szám, 2010. november, ISSN 0018-7828, 659–673. p.
- Lampertné A. I. (2011): Területi különbségek alakulása a visegrádi országok régióiban 1995-től 2007-ig. Budapesti Gazdasági Főiskola, Magyar Tudomány Ünnepe 2011. évi tudományos konferencia: „Útkeresés és növekedés”.
- Nemes Nagy J. (2009): Terek, helyek, régiók. Akadémia Kiadó Zrt. Budapest, 346 p.
- Nemes Nagy, J. (2005): Fordulatra várva – a regionális egyenlőtlenségek hullámai. In: Dövényi Zoltán–Schweitzer Ferenc: A földrajz dimenziói. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest, 141–158. p.
- Németh, N.–Kiss, J. P. (2007): Megyéink és kistérségeink belső jövedelmi tagoltsága. Területi Statisztika 10. (47.) évf. 1. szám, 20–45. p.
- Niederhauser E. (2001): Kelet-Európa története; História, MTA Történettudományi Intézet; Budapest, 360 p.
- Szávai F. (2004): Az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlásának következményei – Az államutódítás vitás kérdései; Pro Pannonia Kiadó, Budapest, 336 p.
- Szokolay K. (2006): Lengyelország története; Balassi Kiadó, Budapest, 332p.
- Szörfi, B. (2007): Development and regional disparities. Testing the Williamson-curve hypothesis in the European Union. Central European University, Economic Development, Budapest. 34 p.
- Williamson, J. G. (1965): Regional Inequality and the Process of National Development: A Description of the Patterns, Economic Development and Cultural Change, vol. XIII, no. 4, Part II. (July 1965), 1–84. p.

ÜVEGPLAFON II.: NŐK ÉS FÉRFIAK A FELSŐFOKÚ KÉPZÉSBEN, AZ OKTATÓI ÉS A KUTATÓI PÁLYÁN AZ EURÓPAI UNIÓBAN

GLASS CEILING II.: WOMEN AND MEN IN HIGHER EDUCATION, IN PROFESSORIAL AND RESEARCHER CAREERS IN THE EU

KECZER GABRIELLA**

ABSTRACT

Participation in higher education had been the privilege of the men for centuries, but today we have more female than male students in the universities. The so-called glass ceiling phenomenon, however, still exists in the professorial and researcher career: the rate of women in the higher academic ranks and among the researchers is low. But, some tendencies are favourable for women in higher education and research. This study, based on statistical data, presents male and female participation in higher education, in professorial and researcher positions in the EU.

1. Bevezetés

A felsőfokú képzésben való részvétel a történelem során évszázadokig a férfiak kiváltsága volt, ma azonban már több női, mint férfi hallgatója van az egyetemeknek Magyarországon. Az úgynevezett üveglafon jelenség azonban az oktatói és a kutatói életpályán is működik: az egyetemi és tudományos ranglétrán felfelé haladva a nők aránya folyamatosan csökken. Tanulmányomban statisztikai adatok alapján mutatom be a nők és a férfiak részvételét a felsőoktatásban, valamint arányukat az oktatói és a tudományos életpályán az Európai Unió országaiban.

2. Nők és férfiak a felsőfokú képzésben

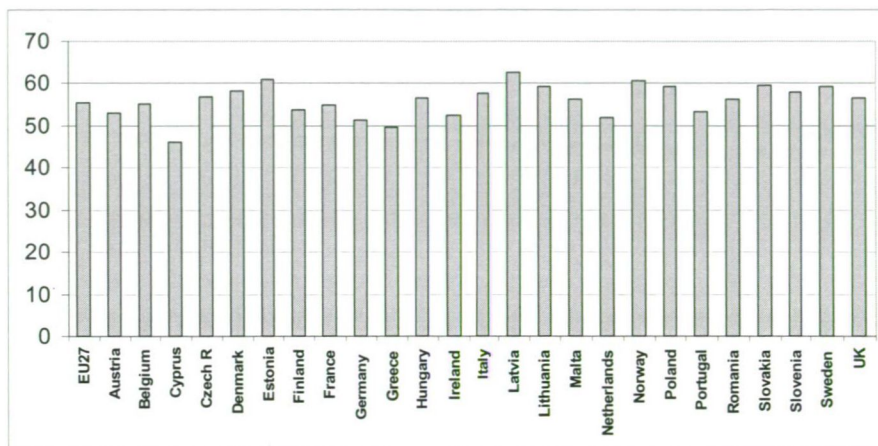
Az egyetemi képzésben való részvétel hosszú ideig a férfiak kiváltsága volt. Bár az első egyetemek a 13. században jöttek létre (Párizs, Bologna), a nők számára a felsőfokú képzettség megszerzésének lehetősége csak 600 évvel később, a 19. század közepén nyílt meg. A világon először 1849-ben kapott nő diplomát New Yorkban, Európában pedig Zürichben, Bernben és Genfben járhattak a nők – köztük közép-európaiak is – először egyetemre (KSH 2010). Magyarország 150 év késéssel követte az USA-t és Svájcot: először 1896-ban iratkozhattak be nők a budapesti egyetemre, miután Wlassics Gyula miniszter 1895-ben engedélyezte a nők egyetemi oktatásban való részvételét (Hain 2007).

* Az itt bemutatott elemzés kutatás második része. Az első részben a magyarországi helyzetet vizsgáltam, a további kutatásokban pedig a nők arányát vizsgálom majd a felsőoktatási vezetői pozíciókban és a tudományos döntéshozatalban, végül fókuszcsoporthoz megkérdezés alapján az okokat és az érintettek véleményét tárom fel.

** Főiskolai docens, Szegedi Tudományegyetem Juhász Gyula Pedagógusképző Kar, Felnőttképzési Intézet

Napjainkban az Európai Unió majd minden országában (az egyetlen kivétel Ciprus a nő hallgatók száma) meghaladja a férfiakét a felsőoktatásban – lásd 1. ábra. Magyarországon az 1992-es év volt az első, amikor több nő szerzett diplomát, mint férfi (Paksi 2006). 2010-ben a nő hallgatók aránya a magyar felsőoktatásban 65,5% volt. Ezzel hazánk az európai középmezőnyben foglal helyet.

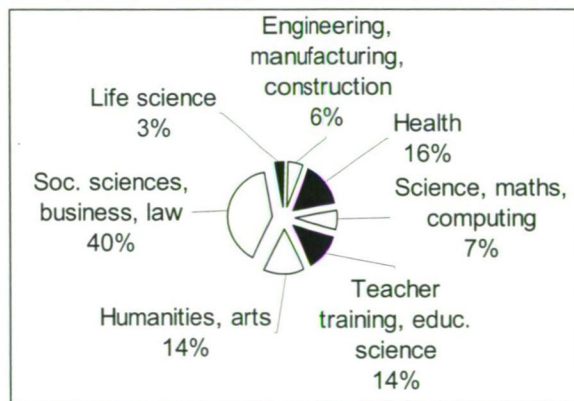
1. ábra. Nő hallgatók aránya a felsőoktatásban (ISCED 5–6 szint), az Európai Unió országaiban, 2010-ben, %



Forrás: Eurostat alapján saját szerkesztés

Az egyes tudományterületek között azonban jelentős különbségek vannak. Az EU-ban a társadalomtudományi-jogi-üzleti területen tanul a nők 40%-a, az egészségügyi, a bölcsész-művészeti képzésben és a tanárképzésben 14–14–16%, míg a természettudomány-matematika-számítástechnika, a mérnöki-ipari és az élettudományi képzésekben csak a nők 7–6–3%-a tanul – lásd 2. ábra. Azaz továbbra is élesen elkülönülnek a „női” és a „férfi” tudományterületek.

2. ábra. A nő hallgatók megoszlása az egyes képzési területek között a felsőoktatásban (ISCED 5–6 szint) az EU27-ben, 2010-ben



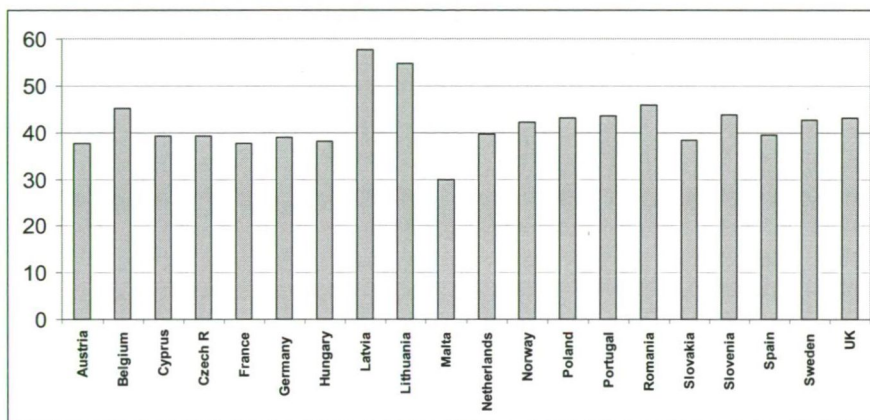
Forrás: Eurostat alapján saját szerkesztés

¹ ISCED (International Standard Classification of Education) 5–6. szint: felsőoktatás.

3. Nők és férfiak a felsőoktatási oktatói pályán

Annak ellenére, hogy a nők nagyobb számban vannak jelen a felsőfokú képzésben, az egyetemi oktatók között az EU legtöbb országában jóval kevesebb a nő, mint a férfi. Mindössze Lettorszában és Litvániában vannak többségben a nő oktatók – lásd 3. ábra. Magyarországon a 2010/2011-es tanévben a magyar felsőoktatásban 21 495 főállású oktató dolgozott, akik közül 8022 fő nő (Oktatási évkönyv 2010/2011). Ez mindössze 37%-os arányt jelent. Azaz az egyetemet végzett nők közül kevesebben maradnak bent az egyetemeken oktatóként, kutatóként, mint a férfiak közül.

3. ábra. Nő oktatók aránya és akadémiai személyzet aránya a felsőoktatásban (ISCED 5–6 szint) az Európai Unió országában, 2010-ben, %



Forrás: Eurostat alapján saját szerkesztés

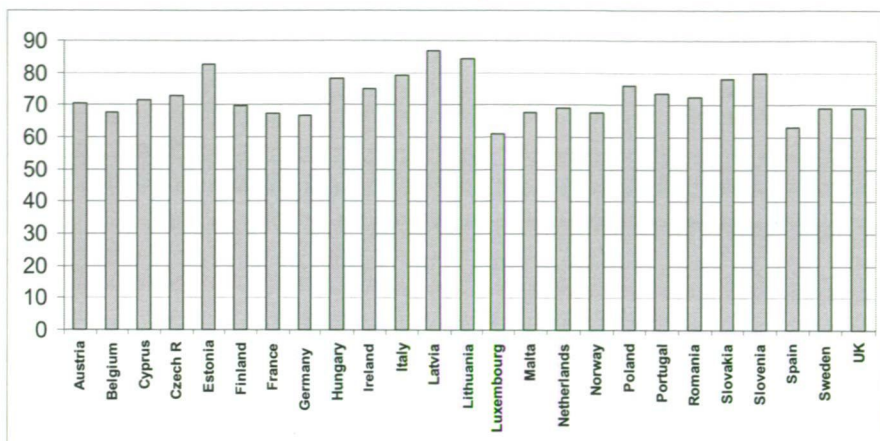
A felsőoktatással szemben az alsó fokú és a középfokú oktatásban tanítók nagyobb hányada nő. Az Európai Unió minden országában 60% feletti a nők aránya az ISCED 1–3 szinteken,² néhány országban – Lettország, Litvánia – majdnem eléri a 90%-ot – lásd. 4. ábra. Magyarországon 78,3% a nők aránya a tanári pályán. Vagyis a mérleg nyelve a felsőoktatásban billen egyértelműen a férfiak javára. Minél alacsonyabb presztízsű, és minél kisebb jövedelemmel jár tehát egy oktatási feladat, annál nagyobb a nők aránya; a magasabb presztízsű és nagyobb jövedelemmel járó felsőoktatásban azonban már a férfiak foglalják el az álláshelyek nagyobb hányadát. Ezt a jelenséget nevezik üvegplafonnak, más néven vertikális szegregációnak. Ez azt jelenti, hogy a nők csak egy bizonyos szintig jutnak el valamilyen szakmai vagy szervezeti hierarchiában.

A képet tovább árnyalja – nem a nők javára –, hogy a felsőoktatási oktatói pályán történő előmenetelben is egyértelműen megfigyelhető az üvegplafon: a nők „megrekednek” az alsóbb oktatói beosztásokban. A professzorok között (Grade A)³ a nők aránya egyetlen országban sem éri el a 40%-ot, de a legtöbb országban még a 25%-ot sem. Magyarországon a professzorok mindössze 21%-a nő – lásd 5. ábra.

² ISCED 1-3. szint: a legalsó oktatási szinttől a középiskoláig.

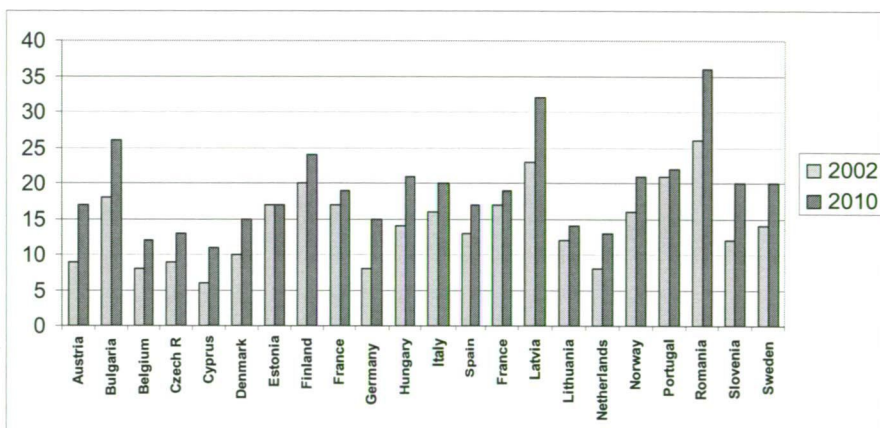
³ Az EU-ban 4 oktatói kategóriába sorolják az egyetemi oktatókat; a legmagasabb kategória az A (professzorok), a legalacsonyabb a D (tanársegéd).

4. ábra. Nő tanárok aránya a közoktatásban (ISCED 1–3 szint) az Európai Unió országaiban, 2010-ben, %



Forrás: Eurostat alapján saját szerkesztés

5. ábra. A nők aránya a professzorok között az Európai Unió országaiban 2002-ben és 2010-ben, %



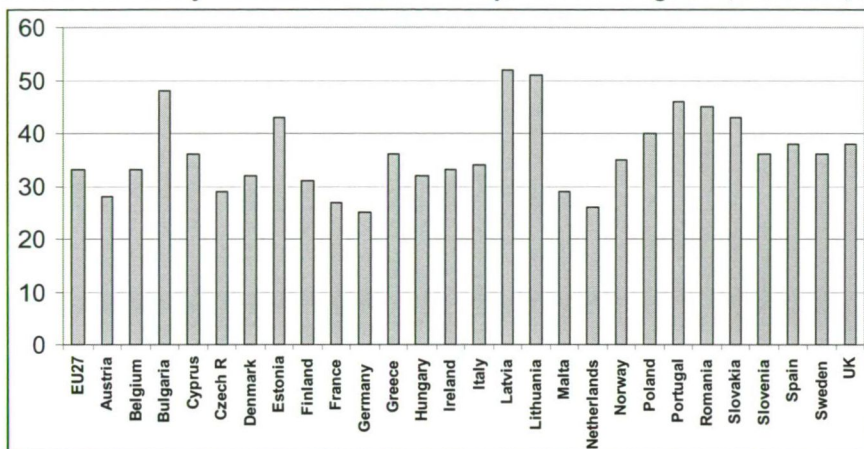
Forrás: Európai Bizottság 2012 alapján saját szerkesztés

Igaz, a statisztikai adatok javuló tendenciát mutatnak: a nők aránya a legmagasabb oktatási szinten minden országban emelkedett 2002–2010 között. Szembetűnő a nő professzorok viszonylag nagy hányada Romániában, Lettországon, Bulgáriában és Finnországban. Azaz a nő professzorok aránya nem térség-specifikus, nem mondható el, hogy akár a fejlettebb nyugat- vagy észak-európai országokban, akár a volt szocialista országokban lennének kedvezőbb helyzetben a nők ebben a tekintetben. Néhány országban, például Cipruson, Ausztriában, Németországban 2002–2010 között közel duplájára emelkedett a nő professzorok aránya. Érdekes lenne megvizsgálni, hogy ezekben az országokban esetlegesen milyen változások, szakpolitikai kezdeményezések állnak e kedvező tendencia mögött.

4. Nők és férfiak a kutatói pályán

A kutatók között hasonlóan alacsony a nők aránya. Mindössze két országban, Lettországon és Litvániában dolgozik több nő kutató. A legtöbb országban csupán 20–40%-ot tesz ki az arányuk, Magyarországon 32%-ot, ezzel ebben a mutatóban is a középmezőnyhöz tartozunk – lásd 6. ábra. A nő kutatók arányában szintén nem látható jelentős különbség Európa egyes térségei között.

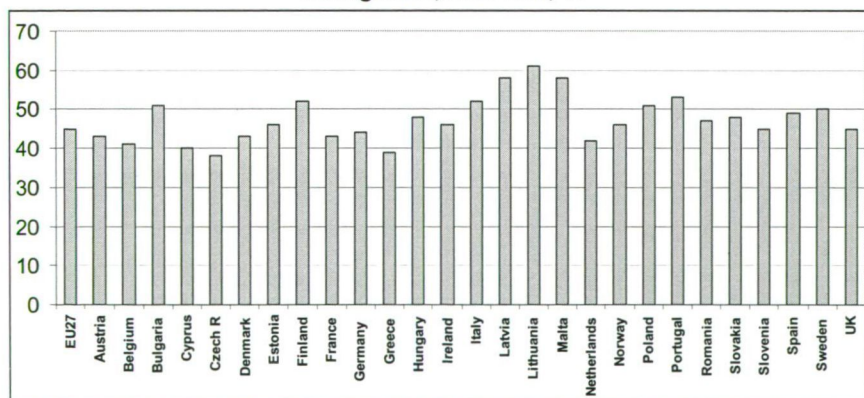
6. ábra. Nők aránya a kutatók között az Európai Unió országaiban, 2009-ben, %



Forrás: Európai Bizottság 2012 alapján saját szerkesztés

Fontos tény, hogy a doktori képzést elvégzők körében kb. 10%-kal nagyobb a nők aránya, mint a kutatók körében. 12 országban több nő végzi el a doktori képzést, mint férfi, és számos országban, így Magyarországon is (48%) közel azonosan teljesítenek. Ezzel hazánk a felső harmadban foglal helyet. Ebben a mutatóban is élen jár Litvánia és Lettország – lásd 7. ábra.

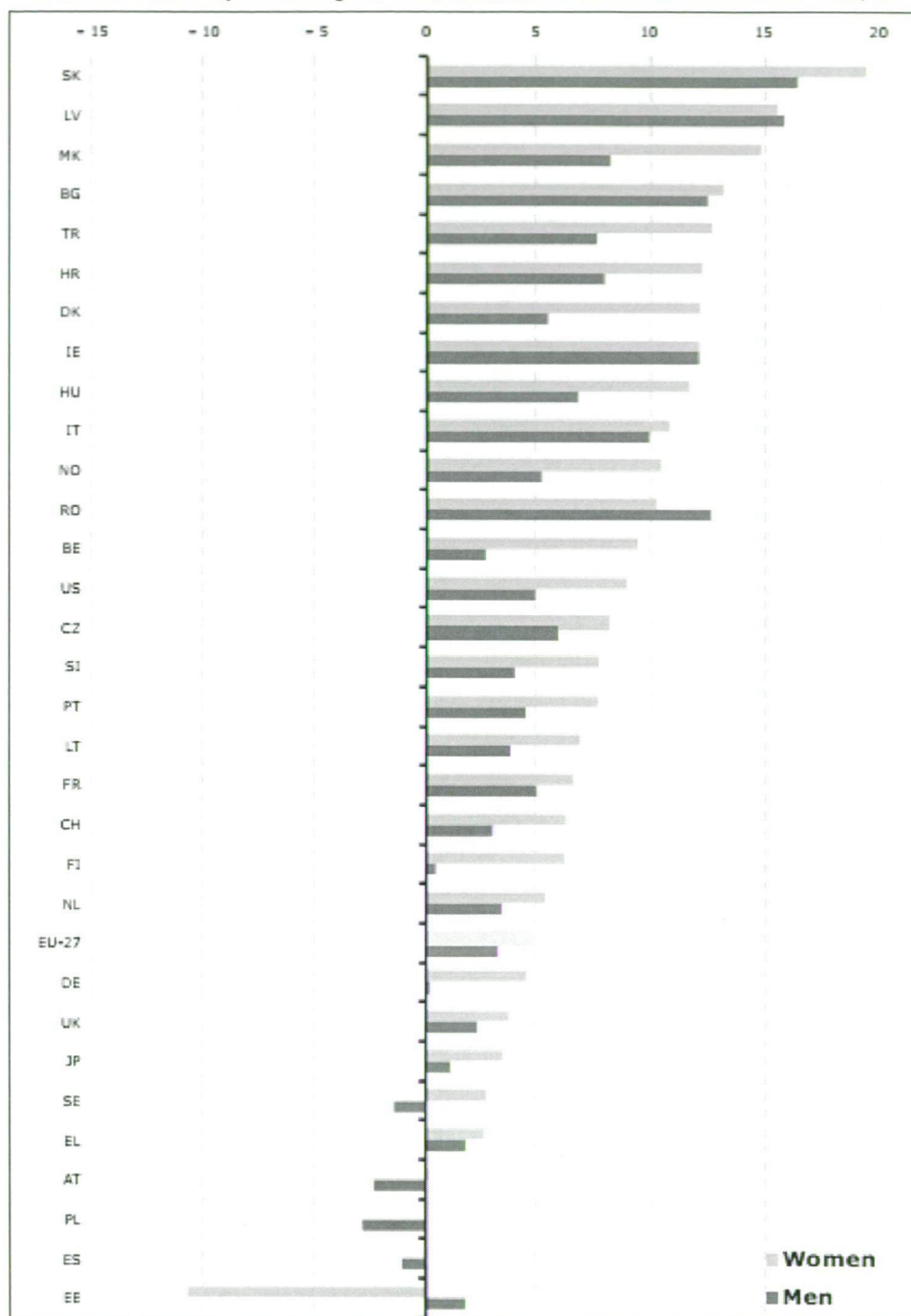
7. ábra. Nők aránya a doktori képzésen végzettek körében (ISCED 6. szint)⁴ az Európai Unió országaiban, 2009-ben, %



Forrás: Európai Bizottság 2012 alapján saját szerkesztés

⁴ ISCED 6. szint: kutatói pályára felkészítő képzés (doktori képzés).

8. ábra. Doktori képzést elvégzők éves összetett növekedési üteme 2004-2009, %



Forrás: Európai Bizottság 2012

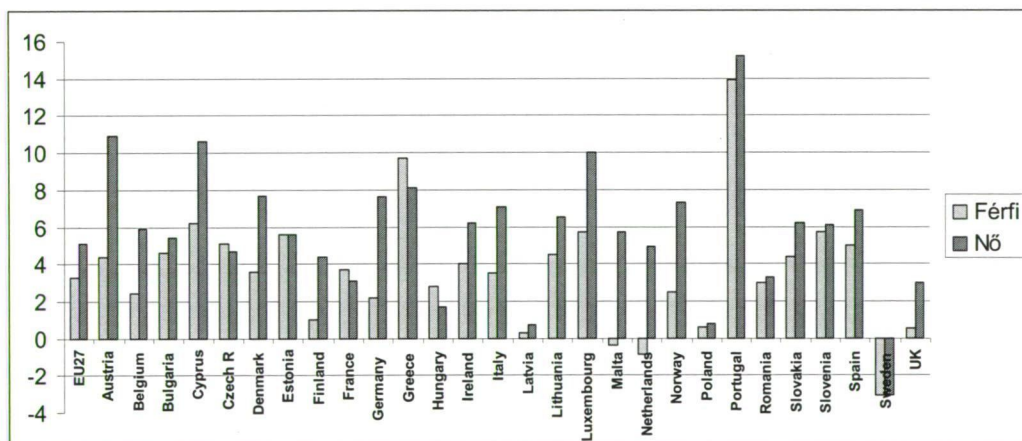
A statisztikai adatokból az is kiderül, hogy a doktori képzést elvégzők éves összetett növekedési üteme a nők esetében majd minden országban meghaladta a férfiakét 2004-2009 között – lásd 8. ábra. Finnországban a doktori képzést elvégző nők számának növe-

kedési üteme több mint 10%-kal haladta meg a férfiakét, és Németországban is hasonló a különbség. Svédországban a férfiak esetében csökkent, a nők esetében nőtt, Ausztriában, Lengyelországban és Spanyolországban pedig a férfiak esetében csökkent, a nők esetében nem változott a növekedési ütem. Az EU27-ben a nők esetében kb. 5%, a férfiak esetében kb. 3%, Magyarországon a nők esetében kb. 12%, a férfiak esetében kb. 7% a doktori képzést elvégzők növekedési üteme, ezzel a nők tekintetében a felső harmadba tartozunk.

A fentieket azonban nem minden országban tükrözi a nő és férfi kutatók számának növekedési üteme. Míg például Ausztriában, Dániában, Norvégiában, Németországban, Olaszországban, Belgiumban, Finnországban és az Egyesült Királyságban, Hollandiában a női kutatói létszám éves összetett növekedése 2002-2009 között több mint kétszerese volt a férfiakénak, és az EU27-ben is erőteljesebben nőtt a nő kutatók száma a férfiakénál, addig Magyarországon az arány éppen fordított – lásd 9. ábra.

Ebben a mutatóban különbség rajzolódik ki Európa térségei között: abban az 5 országból álló csoportban, melyben a férfi kutatók számának növekedési üteme meghaladta a nőkéét, három volt szocialista ország is található: Magyarország, Csehország és Észtország. Ezzel szemben abba a csoportba, melyben a nő kutatók számának növekedési üteme jelentősen (közel vagy több mint kétszeresen) meghaladja a férfiakét, szinte kizárólag nyugat- és észak-európai államok tartoznak (kivételek: Málta és Olaszország).

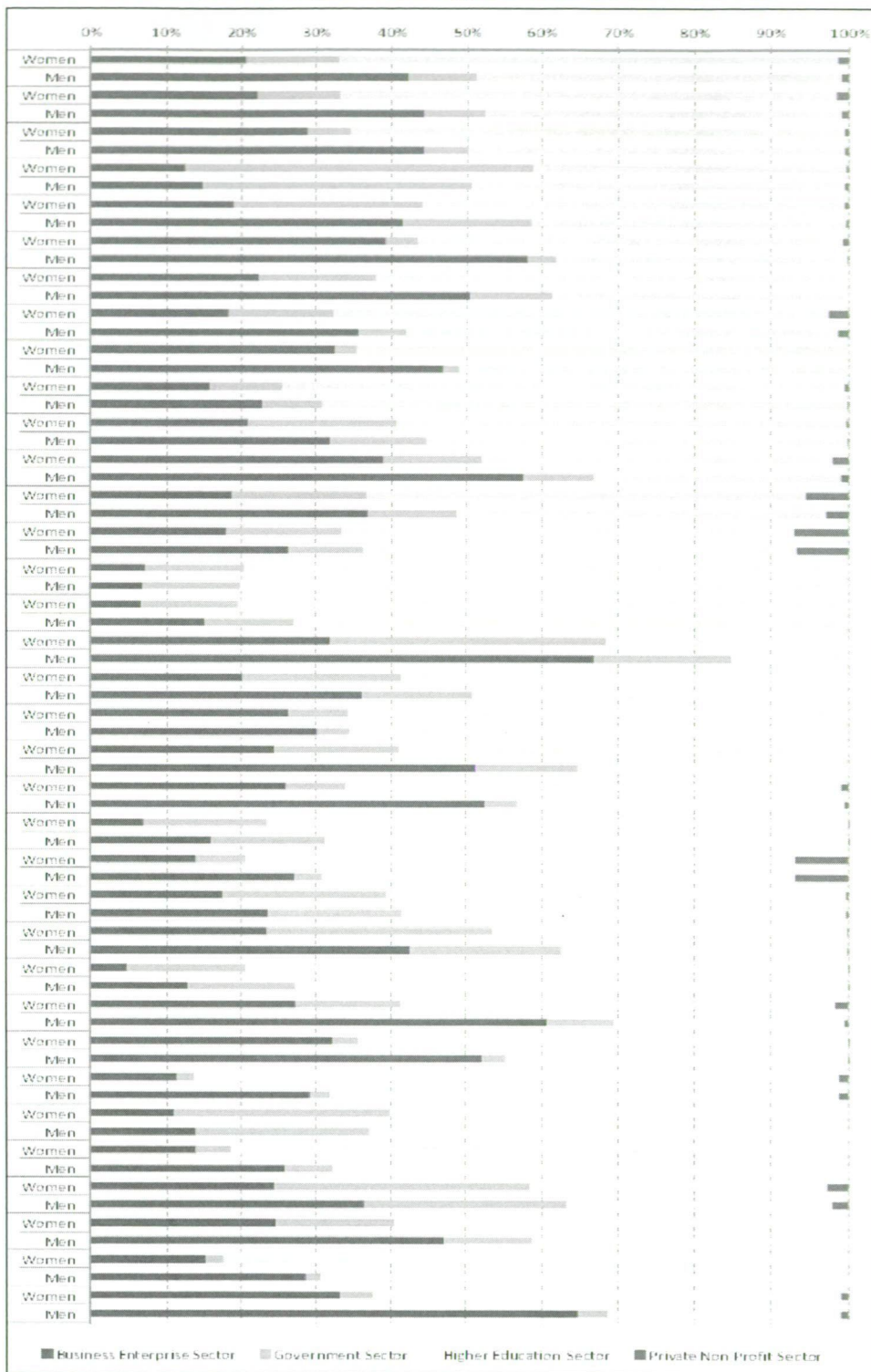
9. ábra. Kutatói létszám éves összetett növekedési üteme az Európai Unió országaiban, 2002–2009, %



Forrás: Európai Bizottság 2012 alapján saját szerkesztés

Ha megvizsgáljuk azt, hogy a férfi és a nő kutatók jellemzően mely kutatóhely-típusban dolgoznak, megállapíthatjuk, hogy a nők jóval kisebb hányada dolgozik az üzleti szektor kutatóhelyein (EU27-ben és Magyarországon is kb. 20%), és jóval nagyobb hányada a felsőoktatási kutatóhelyeken (EU27 kb. 65%, Magyarország kb. 60%). A férfiaknál ez az arány kiegyensúlyozottabb: üzleti kutatóhelyen EU27-ben kb. 40%, Magyarországon kb. 35%, felsőoktatásban EU27-ben kb. 45%, Magyarországon kb. 50% – lásd 10. ábra. Ennek megfelelően a felsőoktatási kutatóhelyeken az EU27-ben 40% a nők aránya, Magyarországon 36%, az üzleti kutatóhelyeken az EU27-ben 19%, Magyarországon 21%. A kutatók fennmaradó hányada a kormányzati szektorban dolgozik (Európai Bizottság 2012).

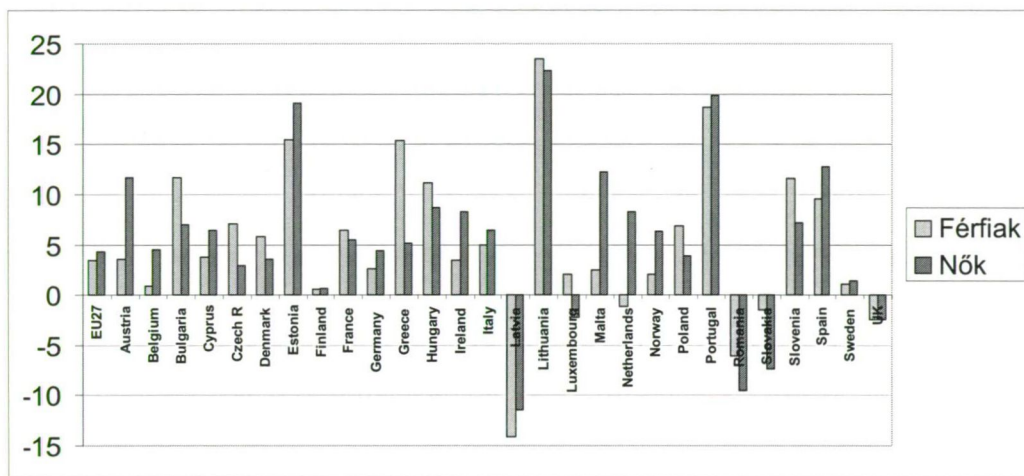
10. ábra. Kutatók megoszlása az egyes szektorok között 2009-ben



Forrás: Európai Bizottság 2012

Bizonyos országokban (jellemzően a fejlettebb nyugat- és észak-európai államokban) azonban az üzleti szektorban erőteljesebben emelkedik a nő kutatók száma, mint a férfiaké, míg jellemzően a volt szocialista országokban a férfi kutatók növekedése az üzleti szektorban meghaladja a nőkét – lásd 11. ábra. Bulgáriában, Csehországban, Magyarországon, Litvániában, Szlovéniában és Görögországban a férfiak pozitív növekedési üteme nagyobb, Romániában és Szlovákiában pedig a nők negatív növekedési üteme nagyobb. Ebben a mutatóban tehát elkülönülni látszik Európa fejlettebb és fejletlenebb térsége.

11. ábra. Az üzleti szektor kutatói létszámának éves összetett növekedési üteme, 2002–2009-ben, %



Forrás: Európai Bizottság 2012 alapján saját szerkesztés

5. Összegzés

A tanulmányban bemutatott statisztikai adatokból egyértelműen kiderül, hogy a felsőfokú képzésben több nő vesz részt, mint férfi, és a nők száma a doktori képzésben is megközelíti a férfiakét, ráadásul létszámuk növekedési üteme nagyobb. Ennek ellenére az úgynevezett üvegplafon-jelenség számos területen megfigyelhető. Az egyetemi oktatók között szinte minden országban kevesebb a nő, miközben az oktatás alacsonyabb szintjein egyértelműen a nő tanárok vannak túlsúlyban. Még súlyosabb a helyzet a legmagasabb oktatói szinten; a legtöbb országban a professzorok több mint háromnegyede férfi. A kutatók között az országok döntő többségében szintén kevesebb a nő, és különösen kevés nő dolgozik az üzleti szektor kutatóhelyein. A nő egyetemi hallgatók tudományterületenkénti megoszlása azt mutatja, hogy továbbra is vannak „női” tudományok (társadalomtudományok, jog, pedagógia) és „férfi” tudományok (matematika, természettudomány, informatika, mérnöki tudományok, élettudományok). A fent bemutatott adatokkal kapcsolatban a Papp-Groó szerzőpáros karakteres véleményt fogalmaz meg: „A tudományos hierarchia magasabb szintjein jellemző alacsony női jelenlét azt mutatja, hogy a kutatási intézmények nem képesek követni a társadalmi-gazdasági változásokat, például a nők számának növekedését a felsőoktatásban – ez annak a jele, hogy a tudományos kiválóság értékelési rendszere nem működik megfelelően.” (Papp–Groó 2005).

Az üvegplafon-jelenség mellett azonban kedvező tendenciák is kirajzolódnak. A nők aránya a legmagasabb oktatói szinten minden országban emelkedett 2002–20010 között.

Európa egyes térségeiben a nő kutatók létszámának növekedési üteme magasabb volt, mint a férfiaké, és egyes országokban ez az üzleti szektor kutatóhelyein is így történt.

Ha az Európai Unió földrajzi-történelmi térségei közötti különbségeket vizsgáljuk, megállapíthatjuk, hogy a nyugat- és észak-európai térség egy mutatóban jár a volt szocialista országok előtt: a nő kutatók létszámának növekedési üteme általánosságban és az üzleti szektor kutatóhelyein is meghaladja a férfiakét a fejlettebb országokban, míg a volt szocialista országokban ez nem jellemző.

A statisztikai adatokból az is megállapítható, hogy Magyarország – az előbb említett mutató kivételével – általában nem marad el az EU27 átlagától, sőt, több mutatóban az országok felső harmadában foglal helyet. Összességében tehát elmondható, hogy a nőket sújtó üvegplafon-jelenség az EU más országaihoz hasonlóan nálunk is megfigyelhető, de a hazai nők nincsenek hátrányosabb helyzetben az oktatói és a kutatói pályán, mint a más országbeliek.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Európai Bizottság (2012): She Figures (draft). http://ec.europa.eu/research/science-society/document_library/pdf_06/she_figures_2012_en.pdf. Letöltve: 2013 március 10.
- Eurostat (2012): Eurostat adattáblák. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>.
- Hain Ferenc (2007): Üvegfalak és üvegplafonok – nőként diplomásnak lenni. http://www.felvi.hu/felsooktatasi-muhely/kutatasok/frissdiplomasok/uevgfalak_es_uevgplafonok_nokent_diplomasnak_lenni. Letöltve: 2012. augusztus 1.
- KSH (2010): Statisztikai Tükör IV. évf. 18. szám.
- Oktatási évkönyv (2010/2011). Nemzeti Erőforrás Minisztérium, Budapest.
- Paksi Veronika (2006): Család és/vagy hivatás. http://www.felvi.hu/pub_bin/dload/merlegen_felsooktatasi/070827Termtud_kutatonok_vegleges.pdf. Letöltve: 2012. augusztus 3.
- Papp Eszter-Groó Dóra (2005): A jövő tudós női. In: Magyar Tudomány 2005/11, 1450. old.

A SPEKULÁCIÓ ELLENI KÜZDELEM AZ AGRÁRGAZDASÁGBAN

NOVOSZÁTH PÉTER*

ÖSSZEFOGLALÁS

A spekuláció és a spekuláció elleni küzdelem az árutermelés kialakulásával egyidősek. A spekuláció miatti áremelkedések, áringadozások veszélyeztetik az élelmiszer-biztonságot, és a nyomában fellépő éhezés és alultápláltság csorbitja az egyik alapvető emberi jogot is, az emberek szociális biztonságához való jogát. Jelentős többlet terhet jelentenek minden ország számára. A legnagyobb problémát mégis az jelenti, hogy sokan vannak olyanok is, akik jelentős hasznot húznak mások nyomorúságából a spekuláció révén és jelentős befolyással vannak a döntéshozókra érdekeik érvényesítése érdekében.

Kulcsszavak:

Élelmiszer áremelkedések, élelmiszer áringadozások, földtörvény, spekuláció, spekuláció elleni küzdelem

SUMMARY

The speculation and fight against speculation is as old as the development of commodity production. The speculation causes by price increases price fluctuations, threaten food security, and acting on the heels of hunger and malnutrition impair one of the basic human right to people's social security entitlements. Speculation causes significant additional burden by all countries. The biggest problem as the mean, that there are many others who will significant benefit from the misery of others through speculation and has significant impact on decision makers.

Keywords:

Food price increases, food price volatility, land law, speculation, the fight against speculation

A spekulációk és a spekulációk elleni fellépések az árutermeléssel egyidősek. Azt azonban csak kevesen tudják, hogy Kína mai térnyerése a világban a spekulációk elleni eredményes fellépésnek is köszönhető. Ugyanis a 17–18. században London és Párizs (az akkori nyugati civilizáció legnagyobb városai) lakossága bár meghaladta a 200 ezret, hosszú ideig nem érte el a fél milliót. Miközben Pekingnek már ekkor is kétszer vagy háromszor több lakosa volt, és a lakosok száma valószínűleg meghaladta az egy milliót is. De vajon miért nem tudta megoldani London és Párizs fél millió lakos élelmezését és hogy volt erre képes Peking? (Pomeranz, Kenneth–Topik, Steven 1999). A sorozatos termelésingadozások a szükséges élelmiszerek árának a folyamatos ingadozását idézték elő. A legrosszabb termésű időszakokban, Londonban és Párizsban az élelmiszer árak nem egyszer elérték az átlagos termésű évek árának a három-, négyszeresét is. Amelyek hatására éhséglázadozásokra, zendülésekre került sor, amelyek eredményeként London, Párizs lakosságának száma jelentősen lecsökkent. Ezzel szemben Kínában a XVIII. században a legrosszabb termésű években sem haladták meg az élelmiszer árak az átlagos termésű évek dupláját. Pekingben a folyamatos élelmiszerellátást, az árak viszonylagos stabilitását

* Egyetemi adjunktus, Nemzeti Közszolgálati Egyetem.

az akkori világ legkiterjedtebb csatorna rendszere és a császárság nemzeti élelmiszer áru-raktár hálózata együttesen tette lehetővé. A csatornarendszer, amelyet 600-ban kezdtek el építeni és 1420-ban készült el lehetővé tette a távoli rizsföldek terméstoppletlének gyors és olcsó elszállítását és 1700-ra az ezeken szállított rizs már közel egy millió ember szerény, éves ellátását tette lehetővé. A jó termésű években a nemzeti raktárakba tárolták el a fölösleges rizs készletet, míg a rossz termésű években ebből tudták kiegészíteni a kisebb piaci kínálatot, folyamatossá és biztonságossá téve az ellátást és elejét véve a nagyobb áringadozásoknak és az azokkal járó zendüléseknek. A raktározási rendszer fenntartása nem volt olcsó, de eredményesen működött és hosszú időn át megkímélte a császárságot az élelmiszerár spekuláció hátrányos következményeitől, elsősorban is a magas árak miatti éhséglázadásoktól (Yan, Hao 2010).¹ A történelmi példa nemcsak arra hívja fel a figyelmet, hogy a tartósan olcsón tartott élelmiszerárak a népesedés fejlődésének elengedhetetlen feltételei, hanem arra is, hogy a piacok hatékony működése, a jelentős áringadozások mérséklése, a spekuláció féken tartása a gazdasági fejlődés szükséges alapfeltételei és ezért minden generációkon át jól működő államnak elemi kötelessége kell, hogy legyen azok biztosítása.

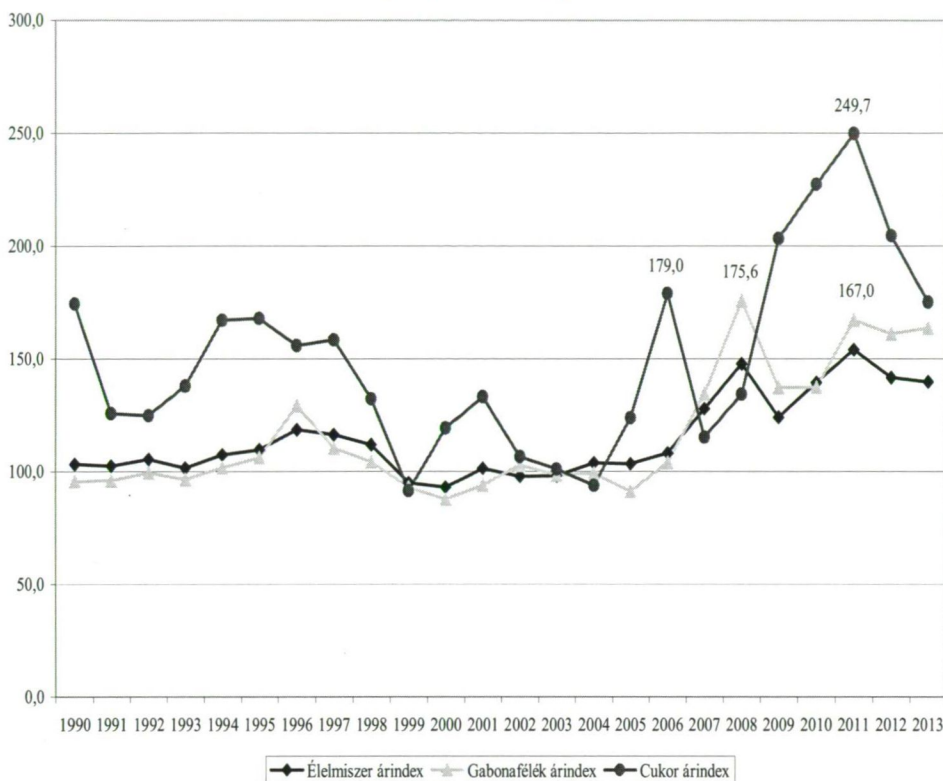
A spekuláció a fő oka a drasztikus áremelkedéseknek

Éhséglázadás Haitin, éhségzendülés Kamerunban. Ilyen és ehhez hasonló szalagcímekkel volt tele a média sokkolva a nagyközönséget 2008 tavaszán. Mi történt? Az élelmiszerárak drasztikusan megnöttek világszerte. A FAO élelmiszer árindexe, amely az összes jelentősebb élelmiszer árának az alakulását magába foglalja 71%-kal nőtt meg 15 hónap alatt 2006 vége és 2008 márciusa között. Az árak azóta is jelentősen meghaladják a 2006-os szintet és a 2008-ban elért jóval magasabb szinten stabilizálódtak. Ezt követően a cukor árának az ugrásszerű emelkedése okozott pánikot a világban, különösen azokban az országokban, amelyek jelentős behozatalra szorulnak. Így Magyarországon is ahol az ország a korábbi években végrehajtott alapjaiban elhibázott cukorgyár privatizációk következményeként teljes mértékben kiszolgáltatottá vált a külföldi érdekeltségű cukortermelőknél, cukor gyártóknál, és forgalmazóknál. Jól demonstrálták ezt a 2010–2011-ben bekövetkezett események, amikor a világpiacon trendek megváltozása miatt az import cukor ára jelentősen megnőtt, és erre a magyar kormány a gyárak elvesztése miatt és az önellátás harmadát kitevő kvótával (amely ráadásul külföldi kézben van) gyakorlatilag nem volt képes e folyamat negatív hatásait kiküszöbölni. Ezenkívül természetesen arról sem szabad megfeledkeznünk, hogy a szakágazati foglalkoztatás (termelésben és gyártásban is) a korábbi töredékére csökkent, amelynek nem csak közvetlenül a cukoriparban jelentkeztek a hatásai, hanem egy sor olyan iparágban is, amely hagyományosan a cukoriparra épült: például az édesiparban.

Az árak növekedése a szegényeket érintette a legsúlyosabban. Az árak emelkedése különösen a rizs és a gabonafélék esetében volt drasztikus, ahol ekkor az árak rakéta sebességgel nőttek meg (Wahl, Peter 2009). Az Egyesült Államok Mezőgazdasági Minisztériumának kalkulációi szerint az alapvető élelmiszerek árának az 50 %-os növekedése további 6 %-os kiadásnövekedést generált a nagyobb jövedelemmel rendelkező országokban és további 21 %-os kiadásnövekedést a kisebb jövedelemmel bíró élelmiszer importőr országokban a fogyasztók élelmiszer költségvetésében (Ronald Trostle 2008).

¹ Kínában ma is igyekeznek szigorúan fellépni a mezőgazdasági termékekkel való spekuláció, az ármanipuláció és a monopolhelyzetű szállítók visszaélései ellen.

**1. ábra. Az élelmiszerek, a gabonafélék és a cukor árindexének alakulása, 1990–2013
(2002-2004 =100)**



Forrás: Saját szerkesztés a FAO megfelelő adatainak a felhasználásával

A fejlett ipari országokban az élelmiszerkiadások aránya egy tipikus háztartás költségvetésének mintegy 10%–20%-át teszik ki. Az EU átlag 16,5% volt a legutóbbi erre vonatkozó felmérés szerint 1999-ben. Ezzel szemben a kevésbé fejlett országokban ez az arány jóval magasabb. Az EU 2004-óta csatlakozott országai közül például Cipruson volt ez az arány a legalacsonyabb 19,4%-kal és Romániában a legmagasabb 58%-kal. Magyarország 30,1%-kal, a Cseh Köztársaság és Szlovénia után (26,6 ill. 26,9%), de Szlovákiát és Lengyelországot megelőzve (33,4 ill. 35,6%) következett (Puente, Antonio 2005).

A háztartások kiadásainak növekedésén túl, az élelmiszer-áremelkedések számos negatív makrogazdasági következményekkel is jártak: jelentősen romlott az élelmiszer importőr országok fizetési mérlege, ez több országban növelte az eladósodottság mértékét, valamint az élelmiszerárak növekedése jelentős mértékben növelte az inflációt. Az ENSZ erre vonatkozó becslései szerint a fejlődő országokban az infláció emelkedésének egy harmada, fele az élelmiszerek árának a növekedése miatt következett be.

Az élelmiszer áremelkedések veszélyeztetik az élelmiszer-biztonságot, és a nyomában fellépő éhezés és alultápláltság csorbitják az egyik alapvető emberi jogot is, az emberek szociális biztonsághoz való jogát. Jelentős többlet terhet jelentenek minden ország számára. De vannak olyanok is, akik jelentős hasznot húznak ebből a nyomorúságból spekuláció révén.

„A pénzügyi rendszer deregulációja, amely 2000-ben kezdődött ..., azoknak a piaci szereplőknek a hiperspekulációs tevékenységét ösztönözte, akik nem érdekeltek a mögöt-

tes fizikai árucikkek kereskedelmében. Drasztikus ármozgásokat idézett elő az olaj és élelmiszer piacokon 2008-2009-ben destabilizálva a vállalkozásokat és a háztartások költségvetését az Egyesült Államokban és az egész világon.” (részlet 18 amerikai közgazdász az amerikai kongresszushoz írt leveléből) (Americans for Financial Reforms 2010).

Az élelmiszerek árát leginkább befolyásoló termékek köre rendkívül komplex. Nincs olyan tényező a spekuláción kívül, amely önmagában képes lenne jelentősen befolyásolni az árak alakulását. Számos szerző az élelmiszerárakat befolyásoló tényezőket két kategóriára osztja: hosszútávon befolyásoló és rövidtávon befolyásoló tényezőkre. Peter Wahl szerint az alábbi tényezők vannak legnagyobb hatással az élelmiszerárakra (Wahl, Peter 2009):

Hosszútávon befolyásoló tényezők:

- A növekvő kereslet, az utóbbi időben leginkább az újonnan felemelkedő országok esetében, amelyek felemelkedő középosztálya egyre inkább átveszi a fejlett nyugati országok fogyasztási szokásait. Például Kína, ahol látványosan nőtt ennek köszönhető a tejtermékek fogyasztása.
- A mezőgazdaság stagnáló termelékenységé. A legtöbb feltörekvő országban stagnál a mezőgazdaság termelékenysége, mivel az egyre szűkülő forrásokat az országok elsősorban olyan fejlesztésekre, szerkezetátalakítási programokra fordítják, amelyek esetében az export orientáció prioritást élvez a nemzeti élelmiszerbiztonsággal szemben.
- Energia növények termelése. Az elmúlt évtizedben az Egyesült Államokban, Európában, de Braziliában is elkezdtek megújítani a termesztett növények összetételét és nagy méretekben áttértek élelmiszer növények helyett energianövények termelésére. Az agroüzemanyagok termesztése fokozatosan elnyeli az élelmiszertermelésre alkalmas földterületeket és ennek következtében is jelentősen csökken az élelmiszer növények termelése.
- Az élelmiszer készletek csökkenése, különösen az EU-ban.

Rövidtávon befolyásoló tényezők:

- A kőolaj és a trágya árak emelkedése (mint ahogy 2007–2008-ban történt).
- Rossz termés (2006–2007-ben az egyik legnagyobb gabonaexportőr országban, Ausztráliában csökkent ennek hatására a kínálat).
- Az amerikai dollár árfolyamának ingadozása (a legtöbb ügylet a nemzetközi kereskedelemben dollár elszámolású).
- A piacok bizonytalanságának növekedése miatt, a kormányok az önellátás biztonságának megőrzése érdekében egyre erőteljesebben korlátozzák az exportra termelést.
- Az egyre növekvő spekuláció. A pénzügyi válság kapcsán a spekuláció döntő tényezővé vált az élelmiszerárak növekedésében [Lilliston, Ben, Ranallo, Andrew (eds.) 2011; De Schutter, Olivier 2010; Abdulai, Awudu 2011]. Az élelmiszerek esetében 2007 második felétől egy klasszikus spekulációs buborék, ár spirál képződésének lehettünk tanúi (UNCTAD 2008; World Bank 2008; IMF 2008). A pénzügyi, piaci elemzők ma már egyre kevésbé tagadják a spekuláció szerepét az áremelkedések kialakulásában, döntő szerepét az egyre szaporodó tények ellenére ma még tagadják.

A spekuláció valódi természete

Spekuláció fogalma a mai napig nem fordul elő a mainstream közgazdaságtanban, a neoklasszikus elméletekben. A legtöbb vezető közgazdász a spekulációt, mint önálló közgazdasági tartalommal való fogalom létezését ma is elutasítja, mint olyan kategóriát, amelyet már csak a mára elavult keynesi, marxista vagy más heterodox elméletek használnak. A pénzügyi és gazdasági válság kitörése azonban egyre nagyobb tömegek számára tette láthatóvá és kézzelfoghatóvá létezését, döbbenetes hátrányos következményeit. Egyre több ember értette meg a spekulációs buborék, a rövidre eladás lényegét és azt is, hogy a spekuláció nem egyszerűen csak egy formája a befektetéseknek. A befektetések és a spekuláció különbözősége bukáskor válik igazán nyilvánvalóvá. Amikor egy cég csődbe megy, a tárgyi eszközök, a gépek, a termelési eljárások stb. megmaradnak és tovább hasznosíthatók. Ha egy spekuláció megbukik, akkor semmilyen eszköz sem marad utána (csak a rombolás, amit okozott) (Graham, Benjamin and David Dodd 1934).

Egyre több ország védi meg a termőföldjeit a helyi élelmiszerbiztonság érdekében

Argentína, Brazília és Uruguay kormányai olyan törvényeket dolgoztak ki, amely megfékezi a legtermékenyebb földterületeik külföldiek általi felvásárlását (Valente, Marcela 2011).

A földdel való spekuláció az első telepesek megérkezésével kezdődött Amerikában. Az 1787-ben született Northwest Ordinance és a 1862-ben kihirdetett The Homestead Act óta számos törvényt hoztak az Egyesült Államokban a földdel való spekuláció megszüntetésére (Land Speculation 2013).

Az ausztrál kormány 2012. októberben bejelentette, hogy a nemzeti érdekek védelmében, figyelemmel a kínai befektetők egyre erőteljesebb terjeszkedésére a külföldi tulajdonú mezőgazdasági földterületek nyilvántartásba vételi kötelezettségét vezetik be (SBS World News 2013).

Románia mezőgazdasági minisztere is bejelentette szándékát, hogy tovább korlátozzák a külföldiek termőföld vásárlását 2013. december 31. után az ország mezőgazdaságának védelme érdekében (Chiriac, Marian 2012).

Egyes nemzetek elkötelezték a termőföldek külföldi tulajdonának a korlátozása mellett annak biztosítása érdekében, hogy kellő mennyiségű élelmiszer álljon rendelkezésre a helyi fogyasztás kielégítésére, míg mások már eladták azok túlnyomó részét, és ennek következtében teljesen kiszolgáltatottá váltak a spekuláció negatív következményeinek (Spiegel Online 2013).

Az új magyar földtörvény és a spekulációk elleni küzdelem

A spekuláció, a jelentős élelmiszerár emelkedések, áringadozások visszaszorítása egyáltalán nem számít kis feladatnak manapság, több okból sem. Az Európai Unió jelenlegi lazább előírásai, amelyek a szabad tőkeáramlást kívánják ezen a területen is ösztönözni sokkal inkább a spekulánsoknak kedveznek, mint a spekulációt visszaszorítani igyekvő tagországoknak. Jelentős hiányossága ma az Európai Uniónak, hogy egyáltalán nem igyekszik védelmet nyújtani még a nyilvánvalóan súlyos károkat okozó spekulációk ellen

sem. Sajnos egyre nyilvánvalóbb, hogy a spekulánsoknak sokkal nagyobb befolyásuk van a brüsszeli döntéshozókra, mint a spekulációk kárvallottjainak (Friends of the Earth Europe 2012).²

A Magyar Parlament tavaly decemberben módosította a hatályban lévő földtörvényt annak érdekében, hogy a végrehajtó hatalomnak legyenek eszközei a jelenlegi zsebszerződések életbelépésének illetve újabbak keletkezésének a megakadályozására. Ezzel végre a magyar társadalom húszéves jogos igénye teljesült, elhárultak a jogi akadályok a zsebszerződések felszámolása elől. Megteremtődtek az alapjai a rendrakásnak. Akik nem tárták fel a zsebszerződéseiket, azok most már akár egytől öt évig terjedő szabadságvesztéssel is sújthatók. A következő lépés, hogy a végrehajtó hatalom minden eszközét bevesse a zsebszerződések feltárásába és felszámolásába, valamint az új földtörvény konzekvensen kapcsolódjon össze ezekkel a jó intézkedésekkel.

Az elmúlt húsz évben tapasztalt számtalan visszaélés miatt érthetően rendkívül felfokozottak a várakozások a közvéleményben és az érintettek részéről a földspekuláció megszüntetése iránt. Mindezt tovább fokozza az, hogy sokan a pénzügyi és gazdasági válság okozta nehézségek, az előző kormányok rossz kormányzása következményeinek megoldását, a vidéki munkanélküliség visszaszorítását, a vidék és a mezőgazdaság gazdasági felemelkedését is az új földtörvénytől remélik. Sokan a birtokviszonyok teljes újrarendezését, a földek újraelosztását várják az új földtörvénytől. És vannak, akik egész egyszerűen a magyarság ezer éves történelmi sérelmeinek az orvoslásában bíznak az új törvény kapcsán. Ilyen felfokozott várakozások közepette egyáltalán nem meglepő, hogy az új földtörvény tervezete számos kritikát is kapott. A legtöbben azt nehezményezik, hogy az új törvény túlságosan is a nagyobb birtokokra helyezi a hangsúlyt, megszilárdítva a nagybirtokosok túlzott befolyását a földek elosztásánál.

Többen egyenesen az Európai Unió szabályaival való nyílt szembeszegülésre biztatnak olyan szabályok elfogadására, amelyekről előre tudható, hogy fennakadnának a brüsszeli adminisztráció apparátusán. Azok az országok, például Dánia, Ausztria, amelyek még időben felismerték, hogy egy ország alapvető élelmiszerekkel történő önellátása nemzetstratégiai kérdés egyáltalán nem érdekelték, sőt igazából üzletileg ellenérdekelték abban, hogy hozzájuk hasonlóan szigorú szabályozások legyenek Magyarországon is. Ne legyenek illúzióink arról, hogy ezek az országok és a spekulációkban érdekelték minden követ meg fognak majd mozgatni annak érdekében, hogy Magyarországon minél hatékonyabban tudják üzleti érdekeiket továbbra is érvényesíteni.

Sokan szembeállítják egymással a kis- és nagybirtokot. Holott mindkettőnek egyaránt vannak előnyei és hátrányai is. A nagybirtokok többnyire olcsó alapanyagokkal és munkaerővel egy szűk profitközpont részére termelnek nyereséget és nem igazán érdekelték az alapvető élelmiszerek biztosításában Magyarország számára. Számukra akár fontosabb is lehet a kivitelre termelés, ha külföldön, jobb áron eladhatóak a termékeik, mint otthon, vagy az energianövények termelése alapvető élelmiszerek helyett, ha az nagyobb profit rátával kecsegtet. Ezáltal fontos erőforrásokat vonhatnak el az alapvető élelmiszerek termelésétől szélsőséges esetben akár olyan mértékben is, hogy veszélybe kerülhet a hazai igények kielégítése vagy jelentősen megdrágíthatják a szükséges erőforrások elérhetőségét az alapvető élelmiszerek termelői számára. De ne higgyük azt sem, hogy a kisbirtokosok

² Mint ismeretes legutóbb 2012 áprilisában tartott demonstrációt a Föld Európai Barátai és más-
sik 25 civil környezetvédő, emberjogi csoport sürgetve az Európai kormányokat és az Európai
Parlamentet, hogy módosítsák az európai törvényeket mindenféle spekuláció megfékezése érdeké-
ben. Mivel a megfelelő szabályozás hiánya jelentős teret az ármozgások kiugró ingadozásának.

ezzel szemben irgalmas szamaritánusok és a jobb megélhetés érdekében nem a magasabb jövedelmezőséget biztosító termények termelésében lennének érdekeltek. Sokszor csak sokkal kevésbé hatékonyan és ezért drágábban képesek előállítani ugyanazt a terményt mennyiséget, mint a nagybirtokosok.

Magyarországon olyan ellátó rendszert szükséges működtetni, amely fenntarthatóan képes biztosítani a biztonságos és tartósan olcsó ellátást az alapvető élelmiszerek esetében az egész ország számára. Mindezt azonban sokkal inkább csak egy olyan jogszabálytól várhatjuk, amely célja az alapvető élelmiszerek folyamatos ellátásának biztosítása és árának tartósan alacsonyan tartása. Ennek keretében ésszerűnek tűnik, hogy az állam jelentősebb földtulajdont tartalékoljon, megerősítve az állami földkészet gazdálkodást és a jelenlegi közraktár rendszert alkalmassá tegye arra, hogy a Magyarországon szükséges alapvető élelmiszerek áringadozásai tartósan mérsékelhetők legyenek.

Az új földtörvénytől leginkább az várható el, hogy minél szélesebb alapokon biztosítsa a helyben gazdálkodók számára a folyamatos hozzáférhetőséget e ma már szűkös erőforráshoz. De nyilván nem lesz képes arra, hogy a földek optimális elosztását is folyamatosan biztosítsa. Ezért a rendelkezésre álló szűkös erőforrások folyamatos optimális elosztásához egy olyan üzemtörvényt kellene megalkotni, amely felvállalja, hogy a nagybirtokokat arra kényszeríti, hogy átadja a földkészetnek és a kapacitásának is azt a részét, amely a kis- és középzemeknek szükséges az alapvető élelmiszer önellátás hatékonyabb biztosításához. A spekulánsok elleni harc valójában csak most kezdődött el. A további fontos jogszabályok megalkotása mellett még megszüntetésre vár a föld ügyekben jelenleg hihetetlenül eltérő bírói döntéshozási gyakorlat is. Kulcsfontosságú lenne külön földbíráóságok létrehozása annak érdekében, hogy minél átláthatóbban születhessenek meg a földdel kapcsolatos döntések.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Pomeranz, Kenneth–Topik, Steven (1999). *The World That Trade Created. Society, Culture, and the World Economy. 1400 to the Present.* M. E. Sharpe Inc. New York. 1999. 256 oldal, 55–57. oldal ISBN 0-7656-0249-0.
- Yan, Hao (2010): China to curb farm produce speculation. *China Daily*, 2010. 05.25. Letöltve 2013. 05.08. http://www.chinadaily.com.cn/business/2010-05/25/content_9892011.htm
- Wahl, Peter (2009): Food Speculation The Main Factor of the Price Bubble in 2008. Briefing Paper. WEED, World Economy, Ecology, & Development. 21. 02. 2009. 16 oldal, 5. oldal Letöltve: 2013. március 8. http://www2.weed-online.org/uploads/weed_food_speculation.pdf
- Ronald Trostle (2008): Global Agricultural Supply and Demand: Factors Contributing to the Recent Increase in Food Commodity Prices. July 2008. USDA. United States Department of Agriculture. 30 oldal, 25. oldal Letöltve: 2013. március 9. http://www.ers.usda.gov/media/218027/wrs0801_1_.pdf
- Puente, Antonio (2005): The European consumer in the enlarged Union. *Statistics in Focus. Population and Social Conditions.* 02/2005, 7 oldal, 4. oldal. Letöltve: 2013. március 9. http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-NK-05-002/EN/KS-NK-05-002-EN.PDF
- Americans for Financial Reforms (2010): Economists Support Regulation of Commodities Futures Markets in the Reconciliation of the Financial Reform Bill. June 10, 2010. Letöltve: 2013. március 10. <http://ourfinancialsecurity.org/2010/06/economists-support-regulation-of-commodities-futures-markets-in-the-reconciliation-of-the-financial-reform-bill/>
- Wahl, Peter (2009): Food Speculation The Main Factor of the Price Bubble in 2008. Briefing Paper. WEED, World Economy, Ecology, & Development. 21. 02. 2009. 16 oldal, 6. oldal Letöltve: 2013. március 8. http://www2.weed-online.org/uploads/weed_food_speculation.pdf

- Lilliston, Ben, Ranallo, Andrew (Eds.) (2011): Excessive Speculation in Agriculture Commodities: Selected Writings from 2008-2011. Institute for Agriculture and Trade Policy. IATP April 2011. Letöltve: 2013. március 8. <http://www.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2011/08247.pdf>
- De Schutter, Olivier (2010): Food Commodities Speculation and Food Price Crisis. Regulation to reduce the risks of price volatility. Briefing Note 02. September 2010. Letöltve: 2013. 03.08. <http://www.srfood.org/index.php/en/component/content/article/894-food-commodities-speculation-and-food-price-crises>
- Abdulai, Awudu (2011): Food Price Volatility and Food Security. University of Kiel, Germany. Letöltve: 2013. március 8. <http://www.oecd.org/swac/events/48214280.pdf>
- UNCTAD (2008): Addressing the global food crisis. Key trade, investment and commodity policies in ensuring sustainable food security and alleviating poverty. United Nations Conference on Trade and Development. 30 May 2008. 26 oldal, 5. oldal Letöltve: 2013. március 9. http://unctad.org/sections/edm_dir/docs/osg_2008_1_en.pdf
- World Bank (2008): Double Jeopardy: Responding to High Food and Fuel Prices. July 2, 2008. Memo of the World Bank to the G8 Summit in Hokkaido Toyako, 28 oldal, 2. oldal Letöltve: 2013. március 9. <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/NEWS/0,,contentMDK:21827681~pagePK:64257043~piPK:437376~theSitePK:4607,00.html>
- IMF (2008): Food and Fuel Prices- Recent Developments, Macroeconomic Impact, and Policy Responses. Prepared by the Fiscal Affairs, Policy Development and Review, and Research Departments (in consultation with other departments). Approved by Teresa Minassian, Mark Allen, and Simon Johnson. June 30 2008. 58 oldal, 3. és 7. oldal. Letöltve: 2013. március 8. <http://www.imf.org/external/np/pp/eng/2008/063008.pdf>
- Graham, Benjamin, and David Dodd (1934). Security Analysis. The Classic 1934 Edition. McGraw-Hill Book Company. United States of America. 706 oldal, 50-56. oldalak. ISBN 0-07-024496-0
- Valente, Marcela (2011): Curbing foreign ownership of farmland. Aljazeera. IPS. 22 May 2011. Letöltve: 2013. március 8. <http://english.aljazeera.net/indepth/features/2011/05/2011517133358914599.html>
- Land Speculation – Dictionary definition of Land Speculation. Encyclopedia.com: FREE online dictionary. Letöltve 2013. március 8. <http://www.encyclopedia.com/doc/1G2-3401802314.html>
- SBS World News (2013): Reassess foreign investment rules: Opposition | farmland foreign. 27 Feb 2013. Letöltve: 2013. március 8. <http://www.sbs.com.au/news/article/1741504/Reassess-foreign-investment-rules-Opposition>
- Chiriac, Marian (2012): Romania Mulls Curbing Foreign Land Purchases. Balkan Insight, 16 Oct 2012. Letöltve: 2013. 03. 10. <http://www.balkaninsight.com/en/article/romania-to-keep-embargo-for-land-purchase>
- Spiegel Online (2013): 'Land Grabbing': Foreign Investors Buy Up Third World Farmland. Spiegel Online, February 19, 2013. Letöltve: 2013. március 8. <http://www.spiegel.de/international/world/foreign-investors-are-buying-up-farmland-in-third-world-a-884306.html>
- Friends of the Earth Europe. Civil society urges EU to curb food speculation. 23 April 2012. Letöltve: 2013. március 8. <http://www.foeeurope.org/civil-society-urge-EU-curb-food-speculation-230412>

GONDOLATOK A HAZAI MEZŐGAZDASÁGI VÁLLALKOZÁSOK HELYZETÉRŐL

Vinkler Béláné^{*}

ÖSSZEFOGLALÓ

A pénzügyi válság hatására átrendeződött egyes régiók és országok pénzügyi térképe. A befektetői szándék megjelenésével újabb országok kaptak egyre nagyobb figyelmet, ez a figyelem Magyarországot sem kerülte el. A befektetők és hitelminősítők elismerik, hogy Magyarország a válság nehéz időszakában jelentős mértékű költségvetési konszolidációt tudott végrehajtani.

A magyar gazdaságnak a válság után kialakult gazdasági helyzetben számos problémával kellett szembenéznie, de elsőként a múltbeli hibákat kellett helyrehozni. De mégis a legnagyobb kihívást a tévedéseken, hiányos ismereteken, a rossz következtetéseken alapuló percepcióknak, az előítéleteknek és azok következményeinek megoldása jelenti.

A globalizáció ma már igen népszerű és sokat használt fogalom, amely a munkaerőpiac alakulására is jelentős hatással van. Martin és Schmann (1998) műveikben hangsúlyozzák, hogy az üzleti világnak kell alkalmazkodni a globalizációhoz. A globális gazdaság a munkaerőpiacot is globálissá teszi, nincs olyan lokális állás, amely biztos lenne. A legfontosabb kerül előtérbe, az abszolút költségelőny.

Magyarországon a 90-es évek elejétől a gazdaság átalakulása hatására jelentősen megnőtt a munkanélküliek száma. A nagy szervezetek egy részét felváltották a kényszerből alakult kis- és középvállalkozások, a családok így próbálták anyagi helyzetüket javítani. A családi munkamegosztás elvén működő vállalkozások azonban idővel nem nélkülözhetik a korszerű menedzsment módszerek bevezetését. A piacon elért siker a vállalkozások életében a hosszú távon elérhető versenyképességet jelenti.

A régiók és országok egyik legfontosabb erőforrása a munkaerő. Fontos és nélkülözhetetlen a szakmai tudásuk, a képességeik és a tapasztalataik, szükségesek a rendelkezésre álló technikai eszközök működtetéséhez, a közös jövőkép kialakításához, a célok megvalósításához. A lakosság minden tagja számára elérhető és biztosított kell, hogy legyen a lehetőségeinek megfelelő legmagasabb színvonalú életminőség.

Kulcsszavak: globalizáció, versenyképesség, humán erőforrás, válság, mezőgazdasági vállalkozások

A humán erőforrások szerepe

A vállalkozások versenyképessége szempontjából egyre nagyobb teret kap a humán erőforrások szerkezetének és minőségének a szerepe. A felgyorsult gazdasági fejlődés követelménye alakította ki 3L, a „Life Long Learning, az élethosszig tartó tanulás követelményét. Az elméleti közgazdaságtan, a mikro- és makro ökonómia egyaránt foglalkozik a munkaerőpiac kategóriával, a kereslettel és a kínálattal.

Megfelelő verseny viszonyok között megfelelő egyensúlyban működő munkaerőpiacal kell működni. A kialakult bérszinteken a munkavállaló képzettségének legmegfelelőbb állást találja meg, a munkáltató viszont arra törekszik, hogy jól képzett munkaerőt kapjon. A munkaadók és munkavállalók eltérő értékekkel és érdekekkel rendelkeznek, ezek meghatározzák a magatartásukat, a cselekvéseiket, az elérni kívánt céljaikat és az eszközeiket.

^{*} Főiskolai adjunktus, Dunaújvárosi Főiskola Társadalomtudományi Intézet Közgazdasági Tanszék.

A munkaerő-kínálatot befolyásoló tényezők

- a demográfiai folyamat,
- a munkaerőforrás nagysága,
- a munkavállalási hajlandóság,
- a gazdaságilag aktív népesség.

A népesedési folyamatok tartósan változatlan tendenciát mutatnak: **a lakosság száma 1980 óta folyamatosan csökken!** A magyar lakosság az elmúlt 33 év folyamán folyamatosan öregszik. A jelenlegi folyamatok tartós fennmaradása esetén 2020-ig a jelenlegi 20%-ról 26%-ra növekedhet a 60 éven felüli népesség aránya, ezzel párhuzamosan jelentősen visszaesik a fiatal népesség hányada. A folyamat javulásához a családok életkörülményeiben és ezzel párhuzamosan a családokkal és a gyermekneveléssel kapcsolatos értékekben is változásnak kell bekövetkezni.

A munkaerő igényt a gazdaság gyors fejlődésének mennyiségi és minőségi tényezői, szerkezetének változásai határozzák meg. A megjelenő új technika fejlődése, az új gazdasági struktúra változása, a gazdaság konjunktúra állapota, a tőke és az élőmunka helyettesíthetősége, és az egyes termelési tényezők árainak változása. A humán erőforrás versenyképes szerkezetének és minőségének kialakítása a menedzsment stratégiai fontos feladata, a verseny- és a globális méretűvé tágult háttérkörnyezet prognózisa (Veres 2005).

A piacgazdaság három fő csoportja

- Foglalkoztatottak (Employed):
 - A foglalkoztatottak azok az emberek, akiknek fizetett munkájuk van, de azok is ide tartoznak, akiknek van munkájuk, de:
 - Betegség, szabadság, más miatt éppen nem tudnak munkát vállalni.
 - Önfoglalkoztatottak csoportja.
- Munkanélküliek (Unemployed):
 - Munkanélküliek azok, akiknek nincs munkájuk, de aktívan munkát keresnek és készek arra, hogy visszatérjenek a munka világába és dolgozni szeretnének.
- Gazdaságilag inaktív népesség (Not in the Labour Force):
 - A munkaerőpiacon a munkaerő-állományon kívüliek két nagy csoportja:
 - Saját jövedelemmel rendelkező inaktív keresők.
 - Saját jövedelemmel nem rendelkező eltartottak.

A népességnek két nagy csoportja

- Munkaképes koron kívüliek, a munkaképes koron aluli gyerekkorúak és munkaképes koron túli időskorúak.
- Munkaképes korúak, a népesség alsó és felső korhatárát jelző a nemzetgazdaságban jogszabályilag elfogadott egyezményes életkor.

A szegmentált munkaerő-piaci elmélet gyökerei fűződnek John Mill amerikai közgazdász nevéhez, aki a neoklasszikusok tökéletes piacelméletét kritizálva megállapította, hogy a munkaerő nem homogén, egyes munkavállalói csoportok elkülönülnek egymástól, mert különböző személyiséggel, képzettséggel rendelkeznek.

Az évtizedek folyamán több irányzat látott napvilágot. A 60-as évek végén alakult ki az a felfogás, mely szerint a munkaerőpiacon két részpiac van jelen, a primer és a szekunder piac. A piac szegmentáltságát létrehozó tényezők igen változók, ezek lehetnek az állami gazdaságpolitika, az árupiaci szegmentáció, a munkaerőpiac kereslet-kínálati viszonyai, az urbanizáció, a történelmi hagyományok, de jelentős a földrajzi elhelyezkedés.

A megjelenő új technikai vívmányok folyamatos fejlődésével az információs társadalom kialakulásával a munka világa gyors átrendeződése zajlik, ezáltal a munkahelyek száma fokozatosan és jelentős számban lecsökken, a munkaadók újabb és olcsóbb megoldásokat kutatják fel.

A pénzügyi gazdasági válság hatásai

Az ezredfordulót követően a kamatlábak jelentős csökkenése miatt megnőtt az olcsó hitelből történő ingatlanok vásárlása. Az USA-ban és más Európai országokban is, ezáltal fellendült az ingatlan piac és megnöttek az ingatlanárak. A felgyorsuló olcsó hitel igények miatt hitelintézetek egyre több hitel nyújtására ösztönözte a lakosságot, egyre nagyobb értékben, mint azt a fedezetül szolgáló ingatlanok értéke. A befektetési bankok az ügyfelek pénzét a jó megtérülés reményében további ingatlanalapokba fektették be.

Az elemzők előrejelzéseit és szakmai anyagok figyelmeztetést sem vették figyelembe a befektetési bankok. Hamarosan kiderült, hogy a piac mégsem azokkal a reményekkel kecsegtet, mint azt korábban szerették volna. Olyan portfóliókat vittek ki a piacokra, amelyben több hibás elem is volt. Eleinte a konstrukciókkal a piacon többen igen jól kerestek, de hamarosan az is kiderült, hogy a bankoknak nincs elég fedezetük a halmozódó fennálló követelések kielégítésére a befektetők követelését, nem tudják kielégíteni.

A 2008-évi válság Magyarországra is begyűrűzött, amely közvetlenül Amerika negyedik legnagyobb befektetési bankjának összeomlása csődjé okozta ennek következtében a befektetők, elveszítették a befektetett pénzeiket. Ez a csőd nagy mértékű bizalomvesztést okozott a bankok között, ennek eredménye lett, hogy a pénzpiacon megszűnt a likviditás. A bankok likviditási gondjai miatt a gazdaság többi szereplőjét is érintette, a beruházások leállításával a termelőágazatok nem kaptak hitelt, a termelés visszaeséséhez vezetett. A fennálló pénzügyi gazdasági válság hatására gyárak és üzemek folyamatosan bejelentették a leállításukat és a bezárásukat. Az elbocsátottak száma, s ez által a munkanélküliek száma jelentősen megnőtt.

A mezőgazdasági vállalkozói szféra környezeti problémái

Az ország nagyon nehéz gazdasági helyzetbe került a válság hatására. A magyar gazdaságot többnyire külföldi tulajdonú multinacionális vállalatok, a napi túlélésükért küzdő hazai kis- és középvállalkozások kettőssége jellemezte.

A mezőgazdasági vállalkozói szféra hátránya a tőkehiány és a vállalkozások alacsony jövedelemtermelő képessége. A finanszírozási források hiánya megnehezíti a működésüket. Kevés a pályázati lehetőség, a hitelfelvevőkkel szembeni banki megítélés kedvezőtlen. A piaci környezet elégtelen kereslet, egyre felgyorsuló verseny, tisztességtelen piaci magatartás. Az értékesítési lehetőségek korlátozottak, a magángazdaságok alkupozíciója előnytelen (Vinkler 2005).

A termelés méretgazdaságtalan, és az alkalmazott technológia heterogén, sok esetben elavult (ugyanakkor számos helyen a legkorszerűbb technológiák is jelen vannak a termelésben). A hazai mezőgazdaságnak nagyon sok kihasználatlan tartaléka van. A rendszerváltás utáni átalakulások egyik fő vesztese az agrárágazat (Abonyi–Vinkler 2011).

A szabályozási környezet: az adók és járulékok növekedése, a gazdasági szabályozottság kiszámíthatatlansága, a folyamatos változások, meg növekedett bonyolult adminisztráció nehezítette a vállalkozások működését.

A mezőgazdasági vállalkozók érdekében fontos teendők

- Vállalkozói képességek, a tudás növelése.
- Pozitív vállalkozói szemlélet és a kultúra formálása.
- Munkahelyek megtartása a termelés szinten tartása.
- Rendkívül differenciált KKV-szektor (mindenkinek megfelelő megoldást nem lehet nyújtani!).

A munkahelyek megtartásának, a kereslet visszaesés megakadályozásának egyik lehetséges megoldása lehet, a vissza nem térítendő támogatások növelése, de erre vonatkozó kereslet szinte végtelen és e támogatások ellenőrzése is komoly anyagi terhet ró a szervezetekre. A hazai termelők, termékek védelme is jó megoldást jelentene a termelő vállalkozások számára, azonban a protekcionizmus ellentétes az EU irányelvekkel. (Forrás: Dr. Szerb László: Gazdaságpolitikai javaslatok a Reformbizottság számára a kis- és középvállalatok helyzetének javítására Pécs, 2009.)

Magyarország földrajzi adottságai

Magyarországnak jó a földrajzi fekvése, a változatos, de általában jó minőségű talajok a gabonatermeléshez, a zöldség és gyümölcsstermeléshez viszonylag kedvező az éghajlata. Az erőforrásaink (természeti, humán erőforrás, tőke, technika) ma is kedvezően hatnának a mezőgazdaságunk jelentőségének, a versenyképességének növeléséhez. Az erőforrásokkal jobban kellene sáfárkodnunk, hogy számottevő előrelépés következzen be (Abonyi–Vinkler 2012).

A mezőgazdasági vállalkozás sajátosságai (KKVKA 1998)

- A mezőgazdasági termelés a termőföldhöz kötődik.
- A föld és a hozzá tartozó klíma sajátosságai befolyásolják a ráfordítások hatékonyságát.
- A területi differenciáltság (regionális politika, támogatás).
- Az időjárás állandó változásainak hatásai (az időjárás egy plusz kockázati tényező, amivel számolni kell).
- A fajok, fajták biológiai potenciálja a hozamnövelést limitálja.
- A termelési folyamat hosszú és a munkafolyamat időben elkülönül egymástól.
- A vállalkozás jelentős része kényszervállalkozás.
- A termelési folyamat hosszú, biológiailag meghatározott.
- A piaci igényekhez való gyors alkalmazkodás.
- A csúsmunkákra kell koncentrálni, úgy hogy az eszközök, kihasználása ne csökkenjen lényegesen, és a jövedelmezőség se csökkenjen. A csúsmunkát úgy kell megszervezni, hogy lehetőleg ne minden ágazatban egyszerre lépjen fel.
- A mezőgazdasági vállalkozások a termelési sajátosságok és a környezettől való függés miatt a munkaszervezésben is egyedi megoldásokat alkalmaznak, például erre a szektorra a legjellemzőbb az időnyomunkások alkalmazása és a szezonáltság.

- Magyarországon közel 300 000 foglalkoztatott dolgozik a mezőgazdaságban, de 1,5 millió embert érint valamilyen módon még a mezőgazdaság. Jelentős az idős dolgozók aránya, a fiatalok kevesen vannak és zömmel szakképzetlenek. A foglalkoztatottak 25–31%-a nő (KKVKA 1998). E mellett fontos tényező, hogy a mezőgazdaság viszonylag magas befektetési igénye ellenére jelenleg az egyik legalacsonyabb profitrátát adó ágazat.
- A magyar mezőgazdaság tekintetében a jövedelem nagyságát külön kell vizsgálni a kis- és középvállalkozások (magángazdaságok) tekintetében, mivel a jövedelem termelési ágak közötti megoszlása jelentős eltérést mutat a mezőgazdasági vállalkozások átlagától.
- A vállalkozói ismeretek hiánya jelentős, ezért fontos a folyamatos tanácsadás.
- A modern vállalkozómenedzseri, stratégiai képességek, ismeretek terén jelentős az elmaradás mivel napi problémákkal vannak elfoglalva.
- A vállalkozók kockázatvállalási hajlandósága alacsony (sokan az államtól várnak segítséget).
- A számítógép-használat elterjedt, de a vállalatirányítási és egyéb speciális szoftverek (számlázás, készlet) alkalmazási szintje alacsony.

A mezőgazdasági vállalkozások versenyképessége

A vállalkozói szellem, a versenyképesség, a kutatásfejlesztés, az innováció és a munkahelyteremtés terén nem szabad alábecsülni a kis- és középvállalkozások szerepét, ugyanakkor azokat a kihívásokat sem, amelyekkel szembe kell nézniük ebben az egyre inkább globalizálódó világban, ahol sokszor a politikát a nagy társaságok befolyásolják. A kis- és középvállalkozások számára új kihívás az Európai Unió pályázatokon való részvétel. A vállalkozókkal meg kell ismertetni az új aktuális pályázati lehetőségeket, hogy reális esélyük legyen az eredményes pályázatra és Európai Unió forrásokhoz. A fejlődés fontos feltétele Magyarországon, hogy a kis- és középvállalkozások súlya és jövedelemtermelő képessége a javuljon.

Szükség van a fejlesztési forrásokra, az infrastruktúrára, a fejlesztésre, a tágran értelmezett logisztikai eszközök bátrabb alkalmazására, a horizontális, és a vertikális integráció elérésére, a különböző szférák közötti intenzívebb együttműködésre (Veres 2006. 110–114. o.).

A magyar kormány munkahelymegőrző program csomagokat készített a válság áldozatul esett vállalkozások számára. A Dél-Dunántúli régióban 998 vállalkozás jutott 11 Mrd forintértékben támogatáshoz. A támogatott vállalkozások foglalkoztatott létszáma nem haladhatja meg a 250 főt.

A kormány által készített csomagokat pályázatos rendszerben lehetett igényelni, amelyeknek azonban több hiányossága is volt. A módszerrel nem lehetett gyors eljárást lefolytatni, a döntések következtetlenséget tükröztek olyanok is jutottak támogatáshoz, akiknek nem kellett volna és fordítva. A pályázat kiírásakor helyes szempontok, s a pályázó megfelelése, képessége a hosszú időszak alatt (pályázatírás, elbírálás, támogatási időszak) jelentősen megváltozhatott.

Az Európai Unióban a Közös Agrárpolitika (KAP) céljainak megvalósításához sokféle piacsabályozó eszközt használ, amelyek közös piaci szervezetekben működnek. A közös piaci szervezetek egy-egy termékköre piacsabályozásához használt jogszabályok és mechanizmusok együttesét jelentik, működésükkel biztosítják a közös piacsabályozás három fontos alapelveinek az érvényesülését. Az Európai Unió támogatáspolitikája egyik lényeges eleme a KAP. Kiadásait az Unió az Európai Orientációs és Garanciaalapból finanszí-

rozza. **Céljai a következők:** A mezőgazdaság termelékenységének növelése, az agrárgazdaságból élőknek megfelelő életszínvonal biztosítása, az agrárpiacok stabilizálása, az élelmiszer-ellátás folyamatossá tétele, az egészséges élelmiszerekhez méltányos áron történő hozzájutásának biztosítása.

A mezőgazdasági vállalkozások versenyképessége és a hatékonyságának kérdései

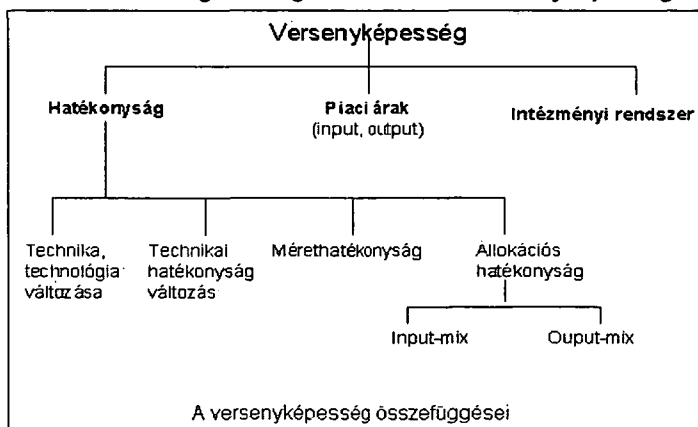
A vállalkozások információ rendszerének felépítése a gyors és pontos működésük alapvető a versenyképességük szempontjából. A felgyorsult informatikai rendszerek kialakítása napjainkban a vállalkozás vezetői számára jó lehetőségek állnak rendelkezésre, ahhoz hogy rendelkezésére a külső környezetről szóló információk lehetséges forrásairól, csatornáiról és ezek működtetéséről (Curtis G. – Cobham, D. „Business Information Systems” című könyve, melyet a The Financial Times/Prentice Hall adott ki 2002-ben, 635 oldal terjedelemben).

A versenyképesség fogalmának és mérésének hatalmas hazai és nemzetközi szakirodalma van, általánosan elfogadott definíció vagy mérési módszer nincs. A versenyképesség a vállalatok azon képessége, amely a társadalmi felelősségi normáinak betartása mellett tartósan tudnak jó minőségű termékeket vagy megfelelő szolgáltatásokat nyújtani fogyasztóknak. A versenytársak termékeinél hajlandóak jobban megfizetni (Chikán 2006).

A társadalmi normák között előkelő helyen van a természeti értékek megőrzése, illetve a fenntartható fejlődés követelményeinek a teljesítése. A definíció fontos és új elemeként megjelent az úgynevezett fizetési hajlandóság, vagyis a fogyasztó inkább hajlandó a környezeti szempontból pozitívabb termékeket és szolgáltatásokat megvásárolni. Így a környezetvédelmi többletköltségek hosszabb távon megtérülnek és ez által a vállalkozások versenyképessége is folyamatosan, javul (Veres 2010).

Egyszerű és összehasonlításra kitűnően alkalmas a természetes (technológiai) versenyképesség mutatóinak vizsgálata (1. ábra) A természetes versenyképesség a termelőegységek adottságait veszi alapul, a méret, a kapacitás, a termelési potenciál, a területi hatékonyság stb. Nagyon fontos, hogy a hazai gazdaság miként lesz képes erősíteni a termelési és értékesítési integrációra alkalmas hazai tulajdonú közép vállalatokat (Szűcs 2013).

1. ábra. A mezőgazdasági vállalkozások versenyképessége



Forrás: Agrár Hírek 2013

Az innovációval és a gazdasági döntések időtávjával kapcsolatosan fontos megemlíteni két közgazdasági problémát, ami Peter F. Drucker szerint a mai napig befolyásolja a vállalati döntéshozók szemléletmódját. Az első probléma, hogy az innovációt korábban a közgazdászok nem tartották gazdaságilag fontos tényezőnek, a közgazdasági modellek az innovációt vagy nem vették figyelembe, vagy külső zavaró tényezőként kezelték, melynek hatását és befolyását nem lehet mérni, így veszélyforrást jelent. A másik probléma, hogy a döntéshozókra jelenleg is a legnagyobb befolyással bíró közgazdász Keynes elméletei a rövid-távú szemléletet támogatják, így a vállalati pénzügyi döntések is a rövid-távú célok elérésére összpontosítanak. A keynesi iskola alapelveire épülő világgazdaság szereplői (a bankrendszer, a tőzsde, az államháztartás) mind a rövidtávú célokat és kritériumokat vizsgálják, így a vállalkozásokat is belekényszerítik a rövidtávú szemléletű döntéshozatalba.

Az innováció és az innováció által elért profit viszont nem vizsgálható egy beszámolási periódusban, vagy üzleti évben, csak hosszútávon a fejlesztés és a forgalmazás teljes időtartamára átfogóan. A vállalkozások fejlődése szempontjából fontos tényező a szélesen értelmezett innováció, azonban a jó ötletek, technológiai háttér és szaktudás mellett elengedhetetlen a megfelelő innovációs stratégia kidolgozása.

Összefoglalás

A 2008-tól kirobbant pénzügyi válság és az időjárás viszonytagságai a mezőgazdasági vállalkozásokat minden eddiginél nehezebb helyzetbe hozta. Nő az agrárteljesítményekben az évenkénti hektikuság. Míg az egyik évben a belvíz, a másik évben az aszály jelenti a legfőbb gondot pl. 2011-ben bevetett földterületeket víz borította, pályázni és hiteleket felvenni nem tudtak. A kereslet csökkenése miatt működésüket lecsökkentették ugyan, de képesek-e továbbműködni, és a lehetőségekre összpontosítva „előre menekülni”.

A mikro- és kisvállalkozások körében azzal is számolni kell, hogy az esetleges erősödő belföldi konkurenciában teret veszíthetnek a külföldi versenytársakkal szemben. Törekedni kell arra, hogy az intézkedési programokban, elsődlegesen a Nemzeti Fejlesztési Programban megfogalmazott kedvezmények, támogatások valóban elérjék megfelelő céljukat. Nagyon fontos tényező, hogy a hazai gazdaság miként lesz képes erősíteni a termelési és értékesítési integrációra alkalmas, hazai tulajdonú középvállalatokat.

A hazai vállalkozói szektorra vonatkozó állami támogatási politikát egyre inkább az Európai Unióban működő támogatási politika irányához igazítják. Magyarország 2004. május 1-jei csatlakozást követően az uniós forrásokat már csak a közösségi szabályozásnak megfelelő támogatási rendszer alapján tudja igénybe venni. A fejlett piacgazdaságokban napi szinten foglalkoznak a vállalkozások támogatásának módjaival. A makro- és mikrokörnyezeti tényezőket számba véve igyekeznek megtalálni az együttműködési lehetőségeket intézményi és kormány szinten is.

Fontos, hogy segítsük a meglévő középvállalkozások stabilizációját és a fejlődőképes kisvállalkozások középvállalattá való átszerveződését. Ezek a későbbiek során közvetlenül és hatékonyan szolgálhatják a nemzeti gazdaságpolitikai célokat. Az eredmények összefoglalásaként elmondható, hogy a hazai vállalkozói szféra a rendszerváltást követően gyökeresen átalakult, a szerves fejlődés és az egészséges vállalati kapcsolat igényeinek jobban megfelel, teljesítménye érdemlegesen javult.

Innovation is an important strategic field for most companies, as it is a major profit drive. Most of the companies around the world focus on innovation as a key factor and

increase their research and development budget. Despite these increases not all of them break even with new products, mainly because of the lack of complex planning and cash-flow monitoring.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Jolán Abonyiné Palotás– Béláné Vinkler (2012): Development possibilities for agricultural businesses. Proceedings of the International Conference on Management of Human Resources Gödöllő 2012. Volume II.
- Dr. Abonyiné Dr. Palotás Jolán–Vinkler Béláné (2011): A logisztikában rejlő tartalékok mobilizálásának és az infrastruktúra fejlesztésének szerepe az élelmiszertermelés versenyképességének növelésében. III. kötet 195-198 oldal. ISBN 978-963-7294-98-3 Ó ISBN 978-615-5192-01-2 III. kötet. Erdei Ferenc VI. Tudományos Konferencia Kecskemét.
- Richard Brem: Peter F. Drucker, peterdrucker.at
- Chikán Attila (2006): A vállalati versenyképesség mérése. Pénzügyi Szemle 1. pp. 42–56.
- Czakó Erzsébet–Chikán Attila (2004): Gazdasági versenyképességünk vállalati nézőpontból. Vezetéstudomány 5., 2–8.
- Peter F. Drucker: Schumpeter and Keynes: Modern Prophets?, Forbes, 1983. 05
- Kamarasz Közhasznú Társaság (2004): Az EU- csatlakozás kapcsán tudnivalók kis- és középvállalkozásoknak.
- Kapronczai István (2010): Az agrárgazdaság helye a magyar nemzetgazdaságban. Agrárium 4 sz.
- Kiss Ambrus (2009): Munkahelyteremtés, munkahelymegőrzés és közfoglalkoztatás – ahogy a munkaügyi központok látják
- KKVKA (1998): A mezőgazdasági vállalkozás, Keszthely.
- Martin, H. P.–Schumann, H. (1998): A globalizáció csapdája – Támadás a jólét és a demokrácia ellen; Perfekt Kiadó.
- Noszkay Erzsébet (2009): Változás- és válságmenedzsment az alapoktól, N&B Kiadó.
- Nyers József –Dr. Szabó László: A kis-és középvállalkozások gazdasági jellemzői, kilátásai. Statisztikai Szemle 2003.
- Pfau Ernő–Széles Gyula (2006): Mezőgazdasági Üzemtan I–II. Szaktudás Kiadó.
- Dr. Szűcs István (2013): A mezőgazdasági hatékonyságának elvi és gyakorlati kérdései Agrár Hírek 2013.
- Veres Lajos (2006): Stratégiaalkotás és programkészítés a területfejlesztésben. Hazai Térségfejlesztő Zrt. Budapest.
- Veres Lajos (2005): A foglalkoztatási vonzás körzetek és a munkaerő mobilizálása. Ma és Holnap. 2005. V. évf. 2–3 szám. 20–22. pp.
- Veres Lajos (2010): Értékek – Az Európai jövő építés alapjai. Gazdasági Élet és Társadalom. Wekerle Sándor Üzleti Főiskola Tudományos folyóirata. 2010. I–II. szám. Budapest 280–287. pp.
- Vinkler Béláné (2005): A kis-és középvállalkozások helyzete napjainkban. Dunaújvárosi Főiskola Közleményei XXVII/II.

A MEZŐGAZDASÁG FŐBB JELLEMVONÁSAI REGIONÁLIS MEGKÖZELÍTÉSBEN AZ ÚJ ÉVEZREDTŐL NAPJAINKIG

HEGEDŰSNÉ BARANYAI NÓRA* –BALI LÓRÁNT**

SUMMARY

Regions of Hungary show great differences in their agricultural processes. The main objective of this study is to detect these differences according to the database of the General Agricultural Census carried in 2000 and 2010. We laid special attention in our study to the land, the labour, and the output side of the production at the regional level. In the focus of our analysis were the individual farms out of the two economical groups. The correlation is negative in Hungary between socio-economic state of the seven regional units and the regional presence of agriculture. In the lowland regions, where the individual farming is more common, the agriculture is very important in the live of people. The 50 percent of the individual farms work in the two lowland regions. The majority of this economic group produce only for their own consumption. There are significant differences in the unit output of individual farms between the regions. The influence of several factors manifest in this, for example natural conditions, land use, tenure- and production structure.

Keywords: Agriculture, regions, individual farmers, the factors of production, value of production

ÖSSZEFOGLALÁS

Magyarország régiói az agrárgazdasági folyamatok tekintetében jelentős eltéréseket mutatnak. A tanulmány fő célkitűzése ezen eltérések számszerűsítése a 2000-ben és 2010-ben végrehajtott Általános Mezőgazdasági Összeírás adatbázisa alapján. Vizsgálataink során hangsúlyt helyeztünk a földterület, a munkaerő, valamint a termelés output oldalának bemutatására regionális szinten. A két gazdaságcsoporthoz az egyéni gazdaságok kerültek elemzésünk fókuszába. Hazánk hét területi egységének társadalmi-gazdasági súlya és a mezőgazdaság regionális jelenléte között negatív irányú az összefüggés. Az alföldi régiókban, ahol az egyéni gazdálkodás a jellemzőbb a mezőgazdaság nagy szerepet játszik az emberek életében. A két alföldi régióban tevékenykedik az egyéni gazdálkodóknak fele. Ennek a gazdaságcsoporthoz többsége csak saját fogyasztásra termel. Az egyéni gazdaságok fajlagos teljesítményeiben esetenként jelentős eltérések vannak a régiók között. Ebben több tényező hatása nyilvánul meg, többek között a természeti adottság, a földhasználat, a birtok- és termelés szerkezet.

Kulcsszavak: Mezőgazdaság, régiók, egyéni gazdálkodók, termelési tényezők, termelési érték

Bevezetés

A tanulmány fő célkitűzése a mezőgazdaság regionális sajátosságának és főbb jellemzőinek vizsgálata, amelynek középpontjában elsősorban az input oldalon (föld, munkaerő,) megnyilvánuló regionális különbség áll. Ennek főleg adathozzáférési (statisztikai) indokai vannak, a 2000-ben és 2010-ben végrehajtott Általános Mezőgazdasági Ösz-

* Adjunktus, Pannon Egyetem Georgikon Kar.

** Adjunktus, Pannon Egyetem Georgikon Kar.

szeírás (ÁMÖ) erre vonatkozóan nyújt a kutató számára részletes területi – megyei-, kistérségi- és településszintű – adatbázist. Kitérünk a termelés (output) oldaláról jelentkező differenciáltságra is. Vizsgálatainkban a területi egységek szintjét a régiók jelentik.

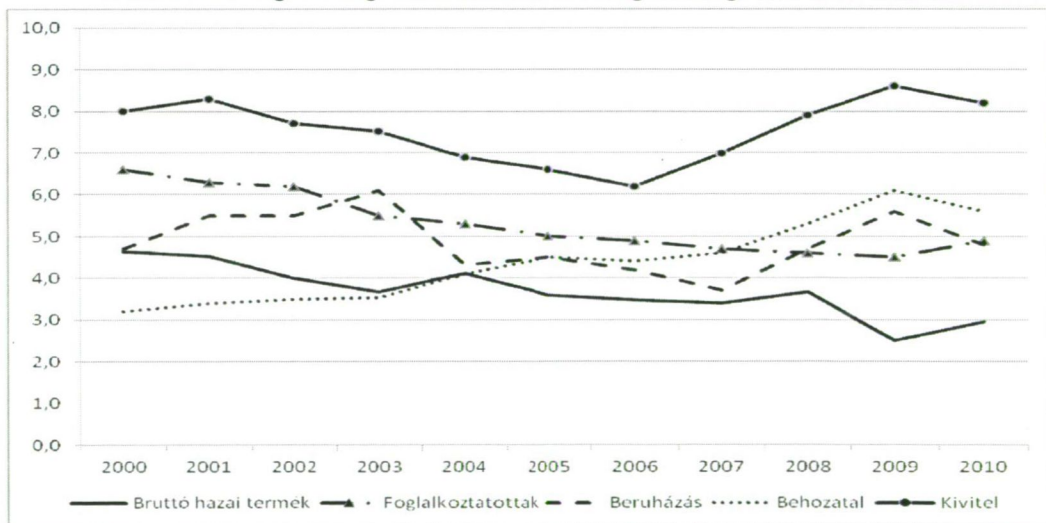
Az EU-csatlakozás megkövetelte, hogy a területbeosztás európai gyakorlattal harmonizáló rendszerét, az úgynevezett NUTS-rendszert hazánkban is alkalmazzák. Magyarországon ezt a rendszert 1995-ben alakították ki, és 1998-ban fogadta el az Országgyűlés (Magda–Marselek 1999).

A régiók fejlettségében, gazdasági potenciáljában számottevő különbségek voltak érzékelhetőek évtizedekkel ezelőtt, melyek jelenleg is éreztetik hatásukat (Gulyás 2009). Több évtizedes folyamat eredményeként kialakult egy ÉK–DNY-i irányú tengely, amely két eltérő területre osztotta hazánkat. A tengely feletti területeken az ipar, az az alatti részekben a mezőgazdaság volt a vezető gazdasági ágazat. Ez az elkülönülés a kilencvenes évektől napjainkig megmaradt. A területi különbségek fontos determináló eleme a földrajzi fekvés, a társadalom felkészültsége, innovációs készsége, az eltérő település szerkezet, a polgárosodás szintjei (Dr. Soós Lőrinc 1998).

A magyar mezőgazdaság főbb jellemzői

A mezőgazdaság nemzetgazdaságban betöltött súlya a rendszerváltást követően radikálisan csökkent, a GDP termelésben aránya 2000-ben még 4,6%-ot tett ki ami, 1990-hez képest 8,3 százalékpontos mínusz-előjelű aránykülönbség, ez a negatív folyamat az ezredforduló után sem állt meg, és ma már 3% alatti értéket realizálhatunk csak. A foglalkoztatásból (4,9%), a beruházásból (4,8%) és az exportból (8,2%) való részesedés tekintetében is hasonló mértékű a visszaesés (1. ábra).

1. ábra. A mezőgazdaság részesedése a nemzetgazdaság főbb területein, %



Forrás: KSH által közölt adatok alapján saját számítás

Az agrárgazdaság nemzetgazdaságból való szerény részesedése azt sugallja, hogy az ország gazdasági erejének növelése, a makrogazdasági egyensúly fenntartása, a polgárok jólétének emelése ma már nem igényli feltétlenül az agrárgazdasági teljesítmény javítását. Sőt,

az arányszámok gyors süllyedése európai érettségünk fokmérőjeként is értelmezhető, írja Udovecz (2001). Domokos (1995) szerint a szövetkezetek felszámolása, a parcellák feldarabolása jelentősen növelte a parlagterületeket, a munkanélküliek számát, a gépállomány jelentős részének áron aluli értékesítését, a feketegazdaság terjedését. Élelmiszer-feldolgozó üzemek sokasága ment csődbe, ami több tízezer kis- és nagytermelő tönkremenetelét okozta (Domokos et al 1995). Az agrárközgazdászok, mint látható, a problémák okait másban vélték ugyan felfedezni, de abban egyetértenek, hogy a megoldások keresése és megtalálása uniós taggá válásunk óta még sürgetőbbé vált. Abban már különböznek a vélemények, hogy melyek a legsürgetőbb feladatok, és azokat milyen módon kellene megoldani.

Amíg a magyar nemzetgazdaság 1997-ben látszólag már a fellendülés útjára lépett, e gazdasági águnk azóta sem talált magára. Az ágazatban a termelési válságnál, ha lehet még nagyobb a jövedelmi válság. Ugyanakkor tudvalevő, hogy a mezőgazdaság jelentősége hazánkban messze túlmutat a fent említett mutatókkal jelzett mértéken, és társadalmi – gazdasági érdekek fűződnek ahhoz, hogy a rendszerváltás után több évtizeddel végre növekedési pályára álljon ez az ágazat is, ugyanúgy, mint ahogy azt tette a nemzetgazdaság egésze.

Mint ismeretes 2000-ben, valamint 2010-ben Általános Mezőgazdasági Összeírás volt hazánkban, részletes elemzéseink adatbázisát ennek adatállománya biztosította. A cenzusok keretében a mezőgazdaság – adott méretet meghaladó – egységeiről (gazdaságairól) gyűjtöttek adatot. Két gazdaságcsoporthoz került elkülönítésre, az egyéni gazdaságok, számuk 2010-ben kb. 567 ezer volt, szemben a 2010-es 960 ezerrel, továbbá a gazdasági szervezetek, illetve társas vállalkozások (8800) köre, amely 2000-hez képest 7,3%-kal nőtt. E két gazdaságcsoporthoz földhasználatra fele-fele arányban oszlott meg a felvétel mindkét évében. A mezőgazdaságban a foglalkoztatottakat a jellemzően nagy volumenű idénymunka miatt Éves Munkaerő Egységben mérik, ami 2010-ben a gazdasági szervezetekben 77514-et tett ki, míg az egyéni gazdaságoknál közel 362 ezret, ami a 2000-es szinthez képest 38%-kal alacsonyabb volt. A továbbiakban részletes elemzésünk az egyéni gazdaságokra terjed ki.

Regionális megoszlás a mezőgazdaság szereplői és a gazdálkodás alapja tekintetében

Hazánk hét területi egységének társadalmi-gazdasági súlya és a mezőgazdaság regionális jelenléte között negatív irányú az összefüggés, ezt bizonyították néhány évvel ezelőtti vizsgálataink (Kardosné-Baranyai 2002). A tendencia nem módosult, tartós regionális jegyként kell e ténnyel számolni a területi kiegyenlítődés kérdéskörének mérlegelésénél.

Vegyük szemügyre a mezőgazdaság regionális jelenlétének néhány globális jellemzőjét, erről informálnak a régiók országos adathoz viszonyított – az 1. táblában foglalt – %-os arányai.

A táblázat népességre vonatkozó adatai szerint két dunántúli régióban, valamint Közép- és Észak-Magyarországon a lakónépesség-arány nagyobb, mint a mezőgazdasági népessége, a három további régióban a reláció fordított, a mezőgazdasági tevékenységet folytatók szerinti részesedés rendre meghaladja az össznépességből képviselt arányt. Ez a tény, valamint a táblázatban a vastagon kiemelt maximális értékek egyértelműen jelzik az alföldi régiók nagyobb mezőgazdasági szerepét. Az is jól kivehető az adatokból, hogy a régiókban az egyéni gazdálkodás a jellemzőbb. A Dél-alföldi régióban, mind a földterület használatban, mind az állatállomány vonatkozásában megnyilvánul az egyéni gazdálkodók markáns jelenléte, a földterületnél 7,1%, míg az állatállománynál 9,1% az arányfölény. A

Dunántúl három régiójában ezen %-os különbségek a gazdasági szervezetek (társas vállalkozások) esetében mutatnak pozitív előjelet. A gazdaságsűrűségekre vonatkozó számítások hasonló regionális eltéréseket bizonyítanak.

1. táblázat. Népeség-, gazdaságszám-, a föld- és az állatállomány regionális megoszlása 2010-ben, %

Régiók	Népeség		Gazdaságszám		Földterület		Állatállomány	
	Összes	Mezőgazdasági	Gazd. szerv.	Egyéni gazd.	Gazd. szerv.	Egyéni gazd.	Gazd. szerv.	Egyéni gazd.
Közép-Magyarország ¹	14,8	5,0	7,2	8,1	6,3	5,5	5,1	5,5
Közép-Dunántúl	13,2	9,6	12,1	9,0	13,1	9,3	13,8	7,7
Nyugat-Dunántúl	12,0	8,7	13,2	10,6	13,1	9,9	11,6	9,1
Dél-Dunántúl	11,4	13,1	16,2	12,9	18,1	11,8	12,6	9,9
Észak-Magyarország	14,6	12,5	13,7	12,7	10,3	10,6	5,4	8,8
Észak-Alföld	18,0	25,0	19,3	25,1	19,2	25,9	26,3	24,3
Dél-Alföld	15,9	26,1	18,3	21,6	19,9	27,0	25,2	34,7
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Forrás: KSH által közölt adatok alapján saját számítás

Az egyéni gazdaságokhoz kötődő mezőgazdasági munkaerőt részletesen is vizsgáltuk, ebből a gazdasági aktivitás szerinti jellemzőket emeljük ki. Országos viszonylatban vizsgálva az egyéni gazdaságban a gazdálkodókat, és a nem fizetett munkaerőt megállapíthatjuk, hogy közel 70%-uk 45 év feletti. A nyugdíjasok alkotják az egyéni gazdálkodók legnépesebb táborát (29,8%). A gazdálkodók (a gazdaság működéséért felelős személyek) munkaerő-státusában érezhetőek regionális különbségek, a két alföldi régióban tevékenykedik közel 50%-uk. A teljesített munkanapok oldaláról vizsgálódva, az évi 180 feletti munkanapot teljesítők aránya a hét régióra vonatkozóan jelentős területi differenciáltságot jelez. A Nyugat-Dunántúli régióban ez 18%, szemben az alföldi régiók 20% feletti arányával. Ezen aránykülönbségekben a gazdasági aktivitás mellett a gazdaságok termelési szerkezetében jelentkező eltérések hatása is szerepet játszik.

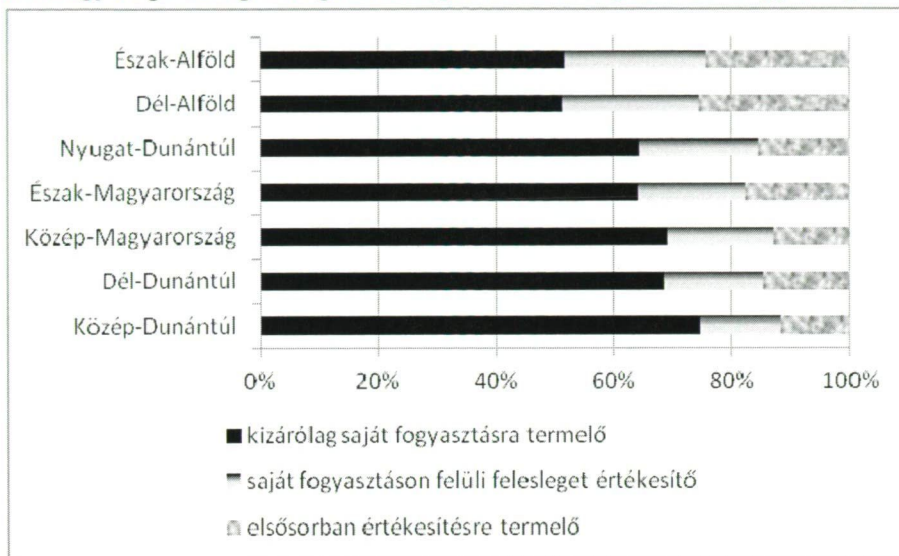
Az egyéni gazdaságok különböző gazdálkodási célt valósítanak meg. Döntő többségük (több, mint 60%) csak saját fogyasztásra termel, amely kiadás-megtakarítást (jövedelem „kiegészítést”) jelent. A fennmaradó 40%-ból 2000-ben még csak 8%-ot tett ki, 2010-ben pedig már közel 20%-ot azon gazdaságcsoporthoz, amely elsősorban értékesítésre termel. A gazdaságok megoszlásában e tekintetben markáns területi eltérések tapasztalhatók, amelyet a 2. ábrán jól szemügyre lehet venni.

Az ábra a megyéket a saját fogyasztásra történő arányszámok csökkenő sorrendjében tünteti fel, mint látható, a regionális arányszámok 23,9% (Észak-Alföld) és 13,7% (Közép-Dunántúl) között veszik fel értéküket.

A gazdaság-típusban, a gazdálkodás alapján szintén megfigyelhető a területi sajátosság, a Nyugat-Dunántúlon az alföldi régiókhoz viszonyítva jelentősen nagyobb volt a múltban és a jelenben is a csak földet használó gazdaságok aránya (60%), az Alföldi régiókra a földterület és állatállomány kombináció tekintetében jellemző a pozitív aránykülönbség. A földdel nem, csak állatállománnyal rendelkező egyéni gazdaságok aránya regionális viszonylatban a Nyugat-Dunántúli régióban a legkisebb (11,6%), ez összhangban van a termőhelyi adottságokkal. A mezőgazdasági szolgáltatás, mint domináns tevékenység leginkább a társas gazdaságokra jellemző.

¹ Budapest nélkül.

2. ábra. Az egyéni gazdaságok megoszlása a gazdálkodás célja szerint az egyes régiókban, %



Forrás: KSH által közölt adatok alapján saját számítás

Az elemzéseinket a mezőgazdaság sajátos termelési tényezőjének, a termőföldnek vizsgálatával folytatjuk.

A tulajdonviszonyokban és a földhasználatban jelentkező területi differenciáltság

A föld magántulajdonba adása – mint ahogy ez közzismert – döntően a rendszerváltozás első éveiben ment végbe. Benet tanulmányában, amelyben a földtulajdon hazai helyzetével foglalkozik, azt írja, hogy a több tízezres lélekszámú, néhány hektárral, sőt gyakran egy hektár alatti földtulajdonnal rendelkező családi gazdaságok nem lesznek életképesek, és nem válhatnak versenytársaivá a nyugat-európai családi gazdaságoknak (Benet 1995). Sajnálatos módon az elmúlt évek tapasztalatai a szerzőt igazolták.

A tulajdonlást illető markáns változásokkal szemben a földhasználati viszonyok átrendeződése sokkal szelídebb mértékű volt, a föld-magántulajdon kb. 90% körüli súlya ellenében a magán (egyéni) és a gazdasági szervezetek földhasználati részesedése között elenyésző a különbség. Az egyéni gazdaságok ezen arányszámai 2010-ben a földterület esetében 46%, szántónál 51%, a mezőgazdasági területnél pedig 52,5%, ami a 2000-es adatokhoz képest enyhe növekedést mutat.

A gazdasági szervezetek földhasználati súlyának fokozatos visszaszorulása egyértelműen a szövetkezeti földhasználat csökkenésének következménye. Az elmúlt évtizedek agrárpolitikai irányvonala megerősítette a szövetkezetek társasággá való átalakulásának folyamatát.

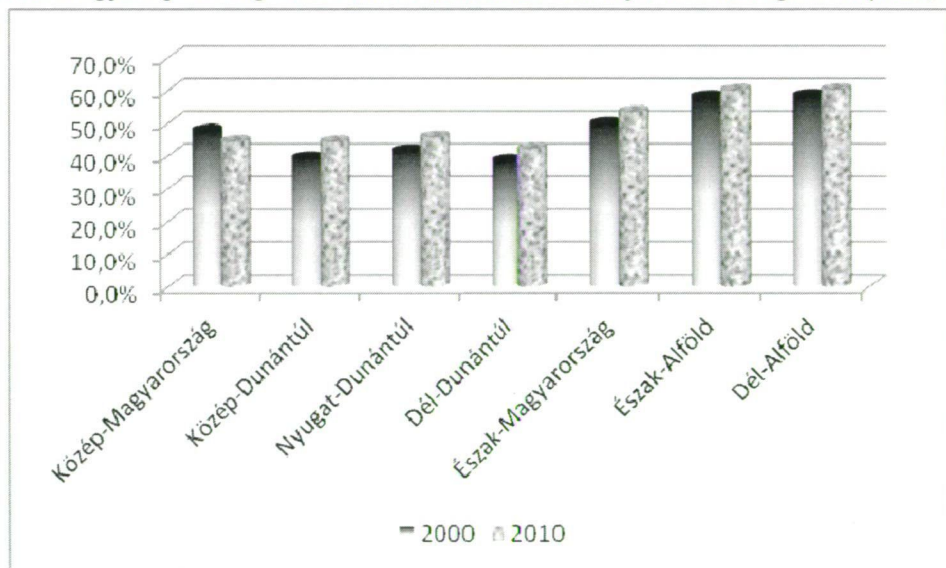
A tulajdonosi körre vonatkozó két sajátosság áll a tulajdoni- és használati viszonyok eltérése hátterében, az egyik a tulajdonosok rendkívül nagy száma, melynek következménye az elaprózott birtokméretek, a másik a nem mezőgazdasággal foglalkozó földtulajdonosok tekintélyes aránya. A családi megélhetést nem biztosító törpebirtokosok és a mezőgazdasági termelés feltételeivel nem rendelkező földtulajdonosok számára a hasznosítás útja a bérbeadás volt és lesz a jövőben is.

Hazánkban a gazdasági szervezetek által történő földhasználat ma döntően földbérlet során valósul meg, az egyéni gazdaságok földhasználatát – regionálisan ugyan eltérő mértékben – saját tulajdonhoz, valamint bérleményhez egyaránt kötődik.

A regionális vizsgálódásokat azzal a kérdéssel kezdjük, hogy milyen arányban használják az egyéni gazdaságok és a gazdasági társaságok a földterületeket. Mivel a gazdaságok esetében két csoportot különböztetünk meg, elég csupán ezek egyikének arányszámaait szemügyre venni ahhoz, hogy képet kapjunk a másiktól. Az AMÖ 2000-es és 2010-es adatbázisból végzett számításokból készült 3. ábra szemléletesen mutatja a jelentős regionális eltéréseket.

2010-ben a Dél-Dunántúl által képviselt 42,3 %-os minimális értékkel indulóan a regionális arányok 60,4 %-ig (Dél-Alföld) terjedő intervallumban ingadoznak. Összességében elmondható, hogy mindkét vizsgált évben a dunántúli régiókban jóval alacsonyabb arányú volt az egyéni gazdaságok földhasználatát, az alföldi területeken pedig átlag feletti érték jellemezte. A regionális értékek 2000-ben egymástól átlagosan 9,6 %-kal különböztek, 2010-ben pedig 9 %-kal.² A vizsgálatok eredményei azt vetítik elénk, hogy az üzemszerkezet hazánkban regionális értelmezésben meglehetősen bemerevedett képet mutat.

3. ábra. Az egyéni gazdaságok által használt földterület arányai hazánk régióiban (2000, 2010)



Forrás: KSH által közölt adatok alapján saját számítás

A 2. táblázatban közölt számítások alátámasztják azt a korábban megfogalmazott állításunkat, hogy az elaprózódott birtokstruktúra minden régióra egyaránt jellemző. Az 1 ha alatti területű gazdaságok számarányai 60,9–80,5% között, területi arányuk pedig 4,7–10,1% között veszik fel értéküket. A 100 ha felettiek számaránya csak a Közép-Dunántúli régióban éri el az 1%-ot, a területi súlyok 28,9%-tól (Észak-Alföld) 41,1%-ig (Észak-Magyarország) terjednek.

² Gini-féle mutató.

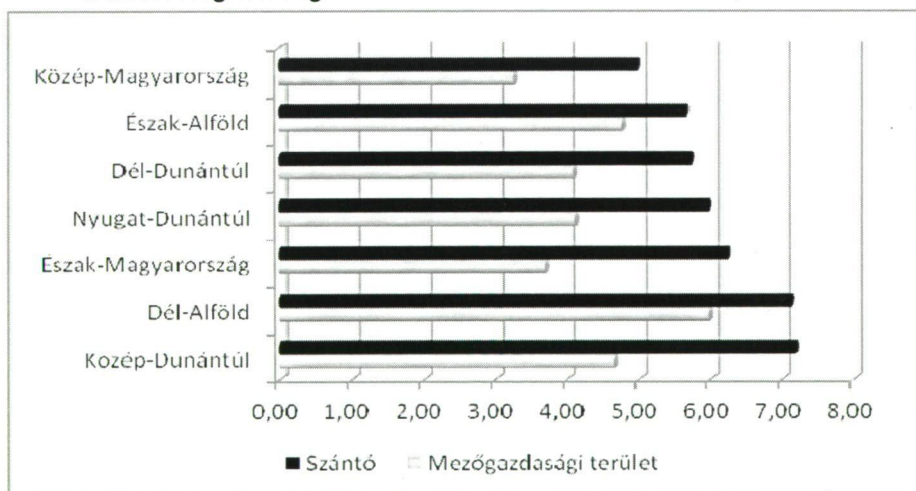
2. táblázat. Az egyéni gazdaságok számának és termőterületének megoszlása a termőterület nagysága szerint a régiókban 2010-ben, %

Régiók	Megnevezés	Termőterület, ha					Összesen
		-0,99	1,0-9,99	10,0-49,99	50,0-99,99	100,0-	
Közép-Magyarország	Szám	78,7	16,0	4,1	0,6	0,6	100,0
	Terület	9,3	18,0	27,4	12,2	33,1	100,0
Közép-Dunántúl	Szám	79,3	13,5	5,1	1,1	1,0	100,0
	Terület	6,8	11,0	24,4	17,4	40,5	100,0
Nyugat-Dunántúl	Szám	77,9	15,1	5,2	1,0	0,8	100,0
	Terület	10,1	13,8	26,6	15,4	34,1	100,0
Dél-Dunántúl	Szám	80,1	13,3	4,7	1,0	0,8	100,0
	Terület	9,2	12,1	25,5	17,1	36,0	100,0
Észak-Magyarország	Szám	80,5	14,0	3,9	0,8	0,8	100,0
	Terület	7,6	13,5	23,1	14,6	41,1	100,0
Észak-Alföld	Szám	68,9	22,6	6,6	1,1	0,7	100,0
	Terület	5,6	18,1	31,1	16,3	28,9	100,0
Dél-Alföld	Szám	60,9	28,9	8,1	1,2	0,9	100,0
	Terület	4,7	19,8	31,1	14,8	29,6	100,0
Ország	Szám	72,8	19,5	5,8	1,0	0,8	100,0
	Terület	6,8	16,3	28,3	15,6	33,1	100,0

Forrás: KSH által közölt adatok alapján saját számítás

A fenti adatokkal jellemzett földterületi koncentrációt Lorenz-görbével is megvizsgáltuk, amely minden vizsgált területen földkoncentrációt jelez. Az erős relatív koncentráció egyben nagy differenciáltsággént is értelmezhető, azaz az egyik póluson – a gazdaságok nagy hányadában – rendkívüli mértékű a földterületi elaprózottság. Ezt mutatják a 4. ábrában szemléltetett átlagos birtokméretek is.

4. ábra. A régiók átlagos szántó- és termőterülete 2010-ben, hektár/db



Forrás: KSH által közölt adatok alapján saját számítás

A régiók szántóra vonatkozó átlagértékei 4,96 ha (Közép-Magyarország) és 7,17 ha (Közép-Dunántúl) között ingadoznak, a szétaprózottság mellett, tehát nem elhanyagolható a területi differenciáltság sem.

A teljesítményekben megnyilvánuló területi differenciáltság

A földhasználattal kapcsolatos elemzések nem fogják át a teljes gazdálkodói kört mivel, nem elhanyagolható azon egyéni gazdaságok aránya, amelyek nem rendelkeznek földterülettel. Teljes körre vonatkozóan a kibocsátás oldaláról lehet csak elvégezni az átfogó jellemzést. Ebből a megfontolásból végzett a KSH a 2000-es és a 2010-es AMÖ keretében termelésiérték-számítást, melynek vizsgálatával a régiók differenciáltságáról szerzett eddigi információinkat tovább gazdagíthatjuk. A területi különbségek szempontjából vizsgálhatjuk:

- az egy gazdaságra jutó termelési értékkel kifejezett méretkategóriákban a gazdaságok számának és az összes termelési értéknek a megoszlását, ebből a termeléskoncentrációra következtethetünk,
- az egy hektárra jutó termelési érték mutatókat, a területi termékenységek kifejezésére,
- az egy fő mezőgazdasági munkaerőre vetített termékértéket a munkatermelékenységek jellemzésére.

Az egy gazdaságra jutó átlagos termékérték adatokat a 3. táblázat teszi közzé, amelyben kiemeltük a legkisebb és a legnagyobb kategóriákban a mutatószámok szélsőértékeit. A hatékonysági (termelékenységi) mutató elemzésével még inkább képet kaphatunk az egyéni gazdaságok helyzetében tapasztalható differenciáltságról.

3. táblázat. Az egyéni gazdaságokban az egy gazdaságra jutó termelési érték euro/db

Régiók	Standard termelési érték nagyságkategóriája, euró						Összesen
	< 500	501–1999	2000–7999	8000–99 999	100 000–499 999	500 000–	
Közép-Magyarország	194	1080	3600	23 669	175 289	702 458	3402
Közép-Dunántúl	232	1083	3635	25 129	172 199	892 226	4285
Nyugat-Dunántúl	255	1100	3727	23 965	184 790	984 707	4532
Dél-Dunántúl	276	1142	3536	24 355	168 256	823 010	4462
Észak-Magyarország	302	1105	3488	22 419	164 020	1 239 179	3269
Észak-Alföld	469	1155	3725	21 864	165 536	1 011 609	4360
Dél-Alföld	314	1146	3954	22 477	180 009	937 321	6543
Ország	2041	1127	3711	22 923	174 074	958 236	4639

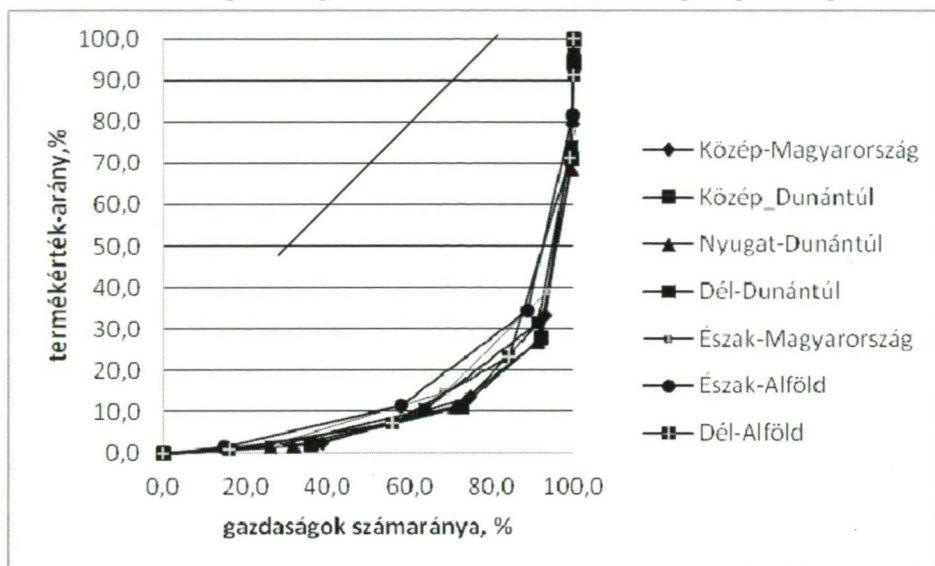
Forrás: KSH által közölt adatok alapján saját számítás

Az egyéni gazdaságok fajlagos teljesítményeiben esetenként jelentős eltérések vannak a régiók között. Ebben több tényező hatása nyilvánul meg, többek között a természeti adottság, a földhasználat, a birtok- és termelés szerkezet. Ezek feltárása további érdekes kutatási feladatot jelenthet.

A gazdaságok számarányai és a termelési értékből való részesedések összefüggését a Lorenz-görbével lehet jól nyomon követni (5. ábra).

A Lorenz-görbe alapján elmondható, hogy minden régióban jelentős a termékérték koncentráció. A grafikonok közül a szélső helyzeteket az Észak-Alföldi- és a Nyugat-Dunántúli régió képviseli, az utóbbi régiókban a legmarkánsabb a koncentráció, ebben a tér-ségben a gazdaságok 91 százaléka állítja elő a termékérték 27%-át.

5. ábra. A mezőgazdasági termékérték-koncentráció a régiók gazdaságaiban



Forrás: KSH által közölt adatok alapján saját számítás

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Benet Iván (1995): A föld, az istenadta föld... Statisztikai Szemle 73. évf. 3. sz. 227 p.
- Domokos Z.–Gazdag L.–Nagy L.–Proszka J.–Sántha Attila.–Tóth J.–Oros I. (1995): Kendőzetlenül a mezőgazdaságról. Statisztikai Szemle 73. évf. 11. sz. 922–932. p.
- Dr. Kardos Zoltánné–Baranyai Nóra. (2002): Az agrárgazdaság főbb jellemvonásai területi megközelítésben az új évezred elején „A rendszerváltás (változtatás) mérlege” konferencia, 2002. április 27. Komárom 30–38. pp.
- Gulyás László (2009): A magyar gazdaság története a rendszerváltástól napjainkig. In. Gulyás László szerk. (2009): A modern magyar gazdaság története. Széchenyi-től a Széchenyi-tervig. JATEPress Szegedi Egyetemi Kiadó. Szeged. 75–188. pp.
- Magda Sándor–Marselek Sándor (1999): A régiónkénti eltérő agrárfejlődés észak-magyarországi megjelenése. Gazdálkodás, Gate Fleischmann Rudolf Mezőgazdasági Kutatóintézet, Budapest, 1999. 1. sz.
- Soós Lőrinc (1998): A regionális fejlettség és a mezőgazdaság néhány összefüggése. Statisztikai Szemle, KSH, Budapest, 1998. 76. évfolyam 3. sz.
- Udovecz Gábor (2001): Az agrárgazdaság nemzetgazdasági súlya és fejlesztése. Gazdálkodás XLV. 4. sz. 3. p.
- www.ksh.hu

VIDÉKGAZDASÁG, ERŐFORRÁSOK, INFRASTRUKTÚRA RENDSZERSZEMLELETBEN

KIS KRISZTIÁN*

SUMMARY

This paper argues for the need of system approach to rural regions and rural development as well. Rural economies are diverse, dynamic and complex systems, in which the socio-economic processes are determined by a range of internal (local) and external (extra-local) factors. Among these factors resources have a prominent role. The infrastructure is a diversified resource system, which determines or significantly influences the development of rural regions. Infrastructure and its services are part of a system, so investing in infrastructure can only be successful and sustainable if it fits into the system. Therefore, the impact of infrastructure improvements on territorial development can only be interpreted together with other subsystems. So, from development point of view it is therefore important to think about the harmony of subsystems avoiding bottlenecks that impair the fulfilment of efficiency and equity objectives. The connections outlined in this paper draw attention to the need for a system approach to sustainable rural development.

Keywords: rural regions, rural economy, resources, infrastructure, system approach

ÖSSZEFOGLALÁS

Jelen tanulmány a vidék és a vidékfejlesztés rendszerszemléletű megközelítésének szükségessége mellett érvel. A vidékgazdaságok változatos, dinamikus és komplex rendszerek, amelyekben a társadalmi-gazdasági folyamatokat számos belső és külső tényező határozza meg. Ezek között az erőforrásoknak kitüntetett szerepük van. Az infrastruktúra egy olyan szerteágazó erőforrásrendszer, amely meghatározza, illetve jelentős mértékben befolyásolja a vidéki térségek fejlődését. Az infrastruktúra és az általa nyújtott szolgáltatások egy rendszer részei, tehát az infrastruktúra fejlesztése csak akkor lehet eredményes és fenntartható, ha beleillik az adott rendszerbe. Ennélfogva az infrastrukturális beavatkozások területi fejlődésre gyakorolt hatásai csak más alrendszerekkel együtt értelmezhetők. Ezért a fejlesztések szempontjából fontos, hogy az egyes alrendszerek harmóniájában gondolkodjunk, elkerülve a szűk keresztmetszetek kialakulását, amelyek rontják a hatékonysági és méltányossági célok teljesülését. A vázolt összefüggések ráirányítják a figyelmet a vidék, illetve a vidékfejlesztés rendszerszemléletű megközelítésére, illetve annak szükségességére.

Kulcsszavak: vidék, vidékgazdaság, erőforrások, infrastruktúra, rendszerszemlélet

Bevezetés

Az elmúlt években, hazánkban is egyre nagyobb figyelem irányul a vidékgazdaság kutatására, fejlesztési lehetőségeinek feltárására, miközben az erőforrások (köztük a tanulmány fókuszában álló infrastruktúra) hasznosítása, az azokkal való okszerű gazdálkodás fontossága is mindinkább előtérbe kerül.

* PhD., egyetemi adjunktus, SZTE Mérnöki Kar Ökonómiai és Vidékfejlesztési Intézet.

A vidékgazdaság vizsgálatakor természetesen nem tekinthetünk el a tértől, amelyben a tevékenységek zajlanak. Ezzel összefüggésben a vidékgazdaságok fontosabb jellemzője, hogy azok, mint változatos, dinamikus és komplex rendszerek, beágyazódnak az őket körülvevő térgazdaságokba, velük jelentős kölcsönhatásban állnak, így integráns részét képezik a regionális gazdaságoknak és a legtöbb esetben szorosan kapcsolódnak a közeli városi térségekhez. Szintén fontos jellemző, hogy a vidékgazdaságok fejlődése vagy hanyatlása más regionális gazdaságokhoz hasonlóan ugyanazon elveken alapul, éppen ezért eltérően kezelni azokat, azzal a kockázattal jár, hogy az alapvető hatóerőket nem súlyuknak megfelelően veszik figyelembe. A közös jellemzőkön túl fontos hangsúlyozni, hogy a vidéki térségek, ahogy a városi térségek is, különbözőek, a maguk módján egyedülállóak. Ezzel összefüggésben elmondható, hogy a vidéki térségek csakúgy, mint a városi térségek heterogén csoportot alkotnak. Vidékgazdaság tehát nem csak egy van és a vidékgazdaságok nem egyfélék.

A vidékgazdaságok működése, teljesítménye fontos feltételt jelent a vidéken élők életminőségének meghatározásában. E tekintetben egyáltalán nem közömbös, hogyan, miképpen értelmezzük a vidéket, a vidéki térségeket, a vidékgazdaságo(ka)t, az egyes erőforrásokat, a közöttük lévő összefüggéseket, hiszen a róluk alkotott kép, elképzelés alapvetően meghatározza a vidékfejlesztési politika egész rendszerét, tartalmát, céljait, eszközeit, módszereit, és végső soron az eredményességét. Jelen tanulmány a vidék és a vidékfejlesztés rendszerszemléletű megközelítésének szükségessége mellett érvel. Ennek szellemében, a tanulmány címének megfelelően, a „vidékgazdaság-erőforrások-infrastruktúra-interakció” logikai sor mentén mutatom be röviden az összefüggéseket. Lévé, hogy a vidékgazdaságtan nem önálló diszciplína, tanulmányomban a regionális tudomány és a multidiszciplináris vidéktudományok tudáskészletét hívom segítségül a témához kapcsolódó releváns irodalmi források felhasználásával.

1. A vidékgazdaságról

A társadalmi és gazdasági folyamatok a térben zajlanak és mindig meghatározott, adott sajátosságokkal rendelkező helyhez vagy helyekhez köthetők (Lengyel I.–Rechnitzer J. 2004). Ilyen körülmények között a gazdaság térbelisége szükségszerűen felveti a területi különbségek kialakulását, létrejöttét. A területi folyamatok hatására kialakuló spontán fejlődés ugyanis természetszerűleg és minden esetben térben egyenlőtlen, mivel a tér minden pontján mások a gazdasági fejlődés természeti, emberi erőforrásai, infrastrukturális, földrajzi fekvési adottságai (Enyedi Gy. 2004). A tér tehát igenis számít, hiszen a tér is tekinthető erőforrásnak, mivel annak minden egysége (pl. települések) a különböző erőforrások egyedi, más téregységektől eltérő kombinációját nyújtja. Az ebből adódó monopolisztikus helyzet az adott tér sajátos erőforrása, ami az ott élőknek és tevékenységet végzőknek előnyöket és hátrányokat is jelenthet (Bokor K. 2003).

Térgazdaságról, regionális gazdaságról, helyi gazdaságról beszélni annyit jelent, mint elfogadni, hogy nemzeti, regionális, lokális területi egységek alkotják a gazdasági folyamatok dinamikájának alapját. Ugyanakkor le kell szögezni, hogy egy adott területhez kapcsolódó társadalmi-gazdasági szerkezetnek saját logikája van, és a gazdasági jelenségek különböző formákat öltenek (Benko, G. 2002). A vidék a térben létezik és egy sajátos, komplex természeti, gazdasági és társadalmi téregységet jelent. Ebből adódóan a vidéki területeken létrejövő és működő regionális gazdaság is sajátos, ezért a más típusú regionális gazdaságoktól való megkülönböztetés miatt vidékgazdaságnak nevezik (Fehér A.

2005). A vidék, illetve a vidéki helyek és terek meghatározása, lehatárolása két irányból végezhető el (I. Csatári B 2011). A vidék (1) egyrészt relatív fogalom, miszerint a városhoz az urbánus központhoz viszonyítva definiálható, azaz vidékük a városoknak van. (2) Másrészt a vidék a vidéki tereket jellemző tulajdonságoknál, sajátosságoknál fogva (alacsony népsűrűség, kisebb méretű települések, mezőgazdaságilag hasznosított vagy védett tájak dominanciája stb.) önmagából kiindulva is meghatározható. A vidékgazdaság meghatározása szempontjából mindkét megközelítésnek (jellemzők, sajátosságok és viszony) fontos szerepe van, tehát a helyi és helyzeti energiák egyaránt hatnak a vidékgazdaságra. Ki kell azonban emelnünk, hogy „...a vidékgazdaság olyan modellben fogalmazható meg, amelyben van városi központ, és annak van vidéki háttere” (Fehér A. 2005, 48). Hite (1999a) szerint a vidék földrajzi kifejezés, ezért a vidékkel kapcsolatos tevékenységek, a vidékgazdaság vizsgálatakor nem tekinthetünk el a tértől, amelyben a tevékenységek zajlanak. Hite véleménye, hogy Thünen térgazdasági elmélete, illetve a Thünen-modell egyszerű és logikus keretet biztosít a vidékgazdaság vizsgálatához, melynek segítségével hasznos következtetések vonhatók le a távoli helyek gazdaságának jellemzőiről. Bárhol is közelítünk a vidéki térségek vizsgálatához, az elhelyezkedés, a helyzet (location) igenis számít. A vidéki térségek helyzete pedig a központi helyekhez képest mindig relatív. Ilyen központi hely a Thünen-modellben központi helyet elfoglaló város is (Hite, J. 1999a). Hite (1997) értelmezésében a vidékiség (ruralitás) a Thünen-féle távolság szinonimája.

1.1. A vidékgazdaság fogalma, értelmezése

A vidékgazdaság értelmezése, fogalmának meghatározása más vidékfejlesztési fogalmakhoz (pl. a vidék definiálása, terrénnumának lehatárolása) hasonlóan szintén nem egyszerű feladat és ugyanúgy vitatott, éppen ezért egységes megfogalmazásával nemigen találkozhatunk.

Ennek eklatáns példáját adja Neil Ward, az angliai Vidékgazdasági Kutatóközpont (Centre For Rural Economy) igazgatója, az angol alsóházban az „Anglia vidékgazdaságának potenciálja” (Potential of England's rural economy) címmel folytatott bizottsági vizsgálat meghallgatásán a következőket mondta, miután megkérdezték tőle, hogy mi is az a vidékgazdaság: „...egy jó egyetemi esszé címe. Úgy látom, hogy a vidékgazdaság valójában egy politikai, semmint empirikus gazdasági kifejezés. Nem egy problémamentes fogalom, mert amikor az emberek a vidékgazdaság kifejezést használják, az gyakran csupán egy egységes és behatárolt entitást jelent, valamit, ami hasonló az összes vidéki térségben és elkülönül a városi gazdaságoktól. Mindez persze egyáltalán nincs így” (Ward, N. 2008, 7). Sajnos az előbbiekből egyvalami biztosan nem derül ki, hogy mi is a vidékgazdaság. Két igen fontos dolog azonban kirajzolódik a kifejezés jelentéstartalmát illetően. Az egyik, hogy a vidéki térségek sokszínűségéből következően nem csak egy általában vett vidékgazdaságról beszélünk, hanem vidékgazdaságokról, hangsúlyozva azok egyediségét, különbözőségét. A másik, hogy a vidéki és városi gazdaságok elválaszthatatlanul kapcsolódnak egymáshoz, így hozva létre egy koherens összefüggő rendszert.

Marini és Mooney (2006) a vidékgazdaság fogalmának meghatározásakor kiemelik, hogy (1) a vidék nem választható el élesen és mereven a várostól, (2) ahogy a gazdaság egésze sem választható el a politikai, kulturális, társadalmi stb. jellemzőktől és viszonyoktól. Ennek megfelelően magát a vidékgazdaságot egy ideáltípusnak, egyfajta elemzési konstrukciónak tekintik. A szerzők szerint a város és a vidék közötti különbség nem értelmezhető úgy mintha azok egymástól független entitások lennének, sokkal inkább, mint

az egész szervesen és dialektikusan összekapcsolódó részei. Hasonlóan vélekedik Roberts (2002) is, aki szerint nem egyetlen vidékgazdaság létezik, ami elkülönül a városi gazdaságoktól. A regionális és helyi gazdaságok vegyes gazdaságok, azaz városi és vidéki területeket egyaránt magukba foglalnak, amelyek elválaszthatatlanul kapcsolódnak egymáshoz. Ezzel együtt a vidékgazdaságok jelentős mértékben különböznek egymástól.

Egy a vidéki Angliával foglalkozó szakértői csoport szerint „a vidékgazdaság a vidéki területeken lévő természetes és jogi személyek gazdasági tevékenységének összességét jelenti. A gazdasági tevékenység tágabb értelemben használatos és a következőket fedi le:

- az áruk, a szolgáltatások és a munkaerő piacait,
- a gazdasági és társadalmi tevékenységből eredő nem piaci javakat, különös tekintettel a környezeti javak széles skálájára (biodiverzitás, fajdiverzitás, tájkép stb.), amelyek a vidéki területek földhasználatából származnak, valamint
- a közszolgáltatásokat” (PIU 1999, 21).

Szakál Ferenc (1999) vidékgazdaság-definíciójának kiinduló alapja, hogy a vidéki térség maga is egy igen összetett erőforrásrendszer, s az erre épülő gazdasági rendszer – mezőgazdasági és nem mezőgazdasági gazdasági tevékenységek (kulturális és egyéb közösségi tevékenységek, életmód stb.) – pedig a vidékgazdaság. Fehér Alajos, aki Magyarországon elsőként végzett komplex vidékgazdasági kutatásokat, és nagy szerepe volt abban, hogy a vidékgazdasággal kapcsolatos ismeretek elterjedjenek hazánkban „a vidékgazdaságot a vidéki területeken található, nagy részben földhasználati irányultságú regionális gazdaságként” definiálta, amely magában foglalja:

- „az adott területen gazdasági tevékenységet végző (termelő, szolgáltató, szervező) és fogyasztó szereplőket,
- a tevékenységükhöz felhasznált, illetve a területen rendelkezésre álló erőforrásokat,
- a gazdaság szervezeti kereteit jelentő vállalkozásokat, cégeket, háztartásokat, civil- és hatósági szervezeteket, intézményeket,
- valamint egymással, illetve a területen kívüli szereplőkkel, szervezetekkel fenntartott kapcsolatrendszer,
- s azokat a struktúrákat (ágazati, földhasználati, erőforrás-, kooperációs, koordinációs stb.), amelyek a gazdasági tevékenységek általános kereteit jelentik” (Fehér A. 2005, 40).

2004-ben látott napvilágot a Michael E. Porter nevével fémjelzett, az Egyesült Államok vidéki térségeinek versenyképességét vizsgáló ún. Porter-jelentés (Competitiveness in Rural U. S. Regions), ami a következőképpen határozza meg a vidékgazdaság jelentéstartalmát: „minden térség, így a vidéki térségek is, olyan gazdasági egységek, amelyekre jellemző a saját, megkülönböztethető gazdasági szerkezet, üzleti környezet és a szomszédos térségekkel kialakított kapcsolatok” (Porter M. E. et al. 2004, 5). A következőkben, a teljesség igénye nélkül, a vidékgazdaság néhány jellemzőjét, illetve arról kialakult vélemények és megállapítások egy csokrárt mutatom be a Porter-jelentésre alapozva (Porter M. E. et al. 2004), amelyek a szakmai és politikai diskurzusok állandóan jelen lévő, illetve vissza-visszatérő témáit jelentik:

- A vidéki térségek beágyazódnak az őket körülvevő térgazdaságokba, azokkal jelentős kölcsönhatásban állnak, így integráns részét képezik a regionális gazdaságoknak és a legtöbb esetben szorosan kapcsolódnak a közeli városi térségekhez. Ennek megfelelően a vidéki térségek, mint önálló és független gazdaságok megközelítése helytelen.

- A vidékgazdaság fejlődése vagy hanyatlása más regionális gazdaságokhoz hasonlóan ugyanazon elveken alapul, éppen ezért eltérően kezelni azokat, azzal a kockázattal jár, hogy az alapvető hatóerőket nem súlyuknak megfelelően vesszük figyelembe. A vidéki térségek csakúgy, mint a városi térségek heterogén csoportot alkotnak.
- A vidéki térségek egy fontos közös jellemzője, amely megkülönbözteti őket a városi térségektől, az alacsonyabb népsűrűség. A népsűrűség azért lényeges szempont, mert negatívan befolyásolja a vállalkozások és más intézmények között lehetséges pozitív externális hatásokat, miközben növelőleg hat a fizikai infrastruktúra kiépítése és a szolgáltatásnyújtás költségeire. Az alacsony népsűrűség ugyanakkor nem minden esetben jelent hátrányt. Erre jó példa lehet a turizmus, ami javítja a vidéki térségek gazdasági teljesítményét. A vidék turisztikai kínálata vonzza a látogatókat, ami jótékonyan hat a helyi gazdasági fejlődésre.
- A közös jellemzőkön túl fontos hangsúlyozni, hogy a vidéki térségek, ahogy a városi térségek is, különbözőek, a maguk módján egyedülállóak. Ennek megfelelően az egyes térségek egyedi jellemzői határozzák meg azokat a kitörési pontokat, amelyekre a fejlődést alapozni lehet.
- Általános konszenzus mutatkozik a tekintetben, hogy a vidékgazdaságok a városi gazdaságokhoz képest alulteljesítenek, és ez a különbség fokozódik. Mindez megmutatkozik pl. a foglalkoztatásban vagy a jövedelmek alakulásában. A vidéki térségek alacsonyabb teljesítménye magasabb szintű kormányzati beavatkozásokat tesz szükségessé, mint pl. támogatások és különböző jövedelemtranszferek. Természetesen a vidékgazdaságok teljesítménye meglehetősen heterogén, ennek megfelelően vannak igenis sikeres vidéki térségek, amelyek a városokat felülmúló teljesítményt produkálnak.
- Félreértés mutatkozik a tekintetben, hogy a mezőgazdaság a vidékgazdaság meghatározó gazdasági tevékenysége, bizonyos térségektől eltekintve ugyanis a mezőgazdaság szerepe (foglalkoztatás és jövedelemtermelés) „elhanyagolható”. Ennek megfelelően a vidéki térségek mezőgazdaságra alapozott fejlesztése komoly akadályokba ütközhet. Ugyanakkor a mezőgazdaság „elutasítása”, figyelmen kívül hagyása ugyanolyan hiba, mint a vidéki térségek gazdasági problémáinak mezőgazdaságra alapozott kezelése. Ennél fogva a vidékfejlesztésnek arra kell összpontosítania, hogy mely vidéki térségek hogyan lehetnek versenyképesek a mezőgazdasági termelésben.

A vidékgazdaságra jellemző, hogy nagyobb részben a területén található, kisebb részben azon kívülről származó erőforrásokon alapul. Ezeket a belső, ún. helyi erőforrásokat és a térségen kívülről származó erőforrásokat a vidékgazdaság ágazataihoz tartozó szereplők, úgy mint vállalkozások, köztük a gazdák, önkormányzatok, egyéb szervezetek, köztük a civil szervezetek, valamint a természetes személyek hasznosítják. A hasznosítás kereteit pedig a különböző struktúrák jelentik, amelyek bizonyos fókig önállóak, de alapvető lényeges tulajdonságuk, hogy azok szoros kapcsolatban állnak egymással (Fehér A. 2005). És mint arra Cowie et al. (2010) rámutatnak a vidékgazdaságok változatos, dinamikus és komplex rendszerek, amelyekben a társadalmi-gazdasági folyamatokat számos belső (helyi) és külső tényező határozza meg. Ezen determinációk között az erőforrásoknak kitüntetett szerepük van.

1.2. A vidékgazdaság erőforrásai

A fentebb leírtakkal összhangban az erőforrásokat nem lehet a tértől elválasztani, attól függetlenül vizsgálni. Az erőforrások ugyanis maguk is a térben léteznek, egymással és más társadalmi-gazdasági kapcsolataik révén a társadalmi és gazdasági térben integrálódnak (Bokor K. 2003). Ezzel összefüggésben kétség kívül állíthatjuk, hogy az erőforrások nélkülözhetetlen szerepet játszanak a térgazdaságok, így a vidékgazdaságok fejlődésében.

Az erőforrások meghatározása, feltárása során újfent terminológiai nehézségekbe ütközünk. Cloke és Park (1985) szerint az erőforrásoknak ugyanis nincs kielégítő meghatározása, ebből következően nincs olyan definíció, amely kiállta volna az idők próbáját. Ennek oka, hogy nehezen megfogható az erőforrások jelentéstartalma, ami a szerzők szerint részben abból adódik, hogy az erőforrások tárgyköre eredendően interdiszciplináris, ha nem multidiszciplináris, emiatt az erőforrásokra adott definíciók az érintett tudományterülettől függően változhatnak. Az a tény sem hagyható figyelmen kívül, hogy az erőforrások nem feltétlenül jelentenek kézzel fogható tárgyakat, sokkal inkább egy kulturálisan meghatározott absztrakt fogalmat. Cloke és Park (1985) e tekintetben úgy fogalmaz, hogy minden olyan dolog erőforrásnak tekinthető, amely társadalmilag értékes célok elérésének eszközül szolgálhat. A célok jellemzője, hogy azok rendkívül széleskörűek, valamint térben és időben változnak. Hasonlóképpen értelmezi az erőforrásokat Tóth Miklós is, aki szerint minden olyan eszköz, körülmény vagy lehetőség, a természeti környezet valamely eleme, ami a gazdaság egy adott fejlettségi szintjén az emberi szükségletek kielégítésének alapja, illetve forrása lehet, erőforrásnak minősül (Tóth M. 1988).

Az erőforrások, illetve a vidékgazdaság erőforrásainak meghatározására, csoportosítására számos törekvéssel találkozunk a szakirodalomban, amelyek között gyakran jelentős átfedéseket, egyezéseket találunk, de olyanokkal is találkozhatunk, amelyek új szempontok szerint próbálják megragadni az erőforrások jelentéstartalmát. A klasszikus közgazdaságtani elmélet szerint a gazdasági javak előállításához ráfordításokra van szükség, melyeket termelési erőforrásoknak, vagy termelési tényezőknek nevezünk. Ezzel kapcsolatban fontos figyelembe venni, hogy az egyes erőforrások önmagukban nem, hanem csak a többivel együtt, megfelelő módon és arányban kombinálva alkalmazhatók (Kopányi M. 1996). Mindenképpen szükséges tehát az erőforrások összhangja, és ha tisztán nem is érvényesül a biológiából jól ismert Liebig-féle minimum törvény (amikor a növények fejlődését a relatív minimumban, azaz a szükségletekhez képest a legkisebb mennyiségben jelenlévő tényező korlátozza), mivel az erőforrások bizonyos mértékig helyettesíthetők egymással, a kölcsönös összefüggések miatt a szűk keresztmetszetek, korlátozottan rendelkezésre álló erőforrások akadályozhatják, lassíthatják a térségek fejlődését.

A szakirodalomból kiderül, hogy az erőforrásokkal, illetve a vidéki erőforrásokkal kapcsolatos álláspontok és nézetek mennyire sokfélék és szerteágazóak. Az is kiderül, hogy a legtöbb erőforrás, ilyen vagy olyan formán, de megjelenik a különböző erőforrás értelmezésekben és csoportosításokban. Ennek alapján az erőforrások különbözőképpen kategorizálhatók. Terluin (2003) például a vidéki térségek foglalkoztatási jellemzőinek vizsgálatakor az erőforrások között a következőket vette figyelembe: természeti erőforrások, vidéki vonzerő (építészeti emlékek, tájkép stb.), szállítási infrastruktúra és „soft” infrastruktúra (pl. oktatási lehetőségek). Porter et al. (2004) a vidékgazdaság versenyképességét meghatározó tényezők vizsgálata során foglalkoznak az erőforrásokkal, pontosabban az erőforrások jelenlétével, mint olyan feltétellel, amely számottevően befolyásolja a vidéki térségek versenyképességét. Ennek kapcsán a Porter-jelentés a következő erőforrásokat nevesíti: humán erőforrások, tőkeforrások, fizikai infrastruktúra, közigazgatási infra-

struktúra, információs infrastruktúra, tudományos és technológiai infrastruktúra, valamint természeti erőforrások. A vidékgazdaság erőforrásainak Fehér (2005) az általa hasznosítható emberi, természeti, pénzügyi, társadalmi, gazdasági és egyéb tényezőket, illetve az azok közötti viszonyokat tekinti, amelyek társadalmilag hasznos, gazdaságilag ésszerű, ökológiai szempontból is elfogadható (tehát fenntartható), időben és térben is változó célokat szolgálnak. Fehér Alajos, Cloke és Park (1985) munkájára alapozva, az alábbiak szerint csoportosította a vidéki erőforrásokat: humán erőforrások, természeti erőforrások, táj- és tájképi erőforrások, települések, egyéb erőforrások (Fehér A. 2005). Módszertani megfontolásokból Fehér (2005) nem tárgyalja külön csoportban az infrastruktúrát. Ennek oka, hogy bizonyos elemeinél, illetve hálózatainál szinte elkülöníthetetlen a városi- és vidékgazdaságban betöltött szerepe, miközben elemei között erőforrások, tevékenységek és szolgáltatások egyaránt fellelhetők. Ezzel együtt Fehér az infrastruktúrát a vidékgazdaság nélkülözhetetlen és integráns részének tekinti, amely komplex egységes rendszerként jelenik meg az egyes térségekben. Ezzel összefüggésben elmondható, hogy az infrastruktúra egy olyan szerteágazó erőforrásrendszer, amely napjaink egyik legfontosabb területi fejlődést befolyásoló tényezőjévé vált (Gulyás L. 2009, Káposzta J. 2007, Veres L. 2006).

2. Az infrastruktúráról

Abonyiné (2003, 24) sokat idézett komprehenzív meghatározása szerint: „Az infrastruktúra azon hálózatok, objektumok, létesítmények, berendezések, ismeretek, intézmények rendszere, valamint ezek tevékenysége és az általuk nyújtott szolgáltatások, amelyek a gazdaság működéséhez, valamint növekedéséhez és versenyképességéhez, a lakosság életviteléhez, életminőségéhez nélkülözhetetlenek, illetve szükségesek.” Illés (2008) nyomán infrastruktúra alatt az anyagi termelés feltételrendszerét képező, azt kiszolgáló, annak hatékonyságát közvetlenül, vagy közvetve növelő tevékenységeket (szolgáltatásokat) értjük. Funkcionális szempontból Illés az infrastruktúra három alapvető elemét különíti el. E szerint megkülönböztetünk anyagi infrastruktúrát, ami az infrastrukturális szolgáltatásokat végző azon tőkejavak összessége, amelyek nem vesznek részt az anyagi termelésben, azaz nem gépek, gyárpépületek stb., hanem a termelés feltételeit képezik. Fizikai természetüknek megfelelően beszélünk vonalas (utak, vasutak, elektromos, gáz-, olaj-, távhő-, víz- és távközlési vezetékek) és pontszerű infrastruktúráról (épületek, építmények, pl. pályaudvarok, kórházak, iskolák, igazgatási épületek). A humán infrastruktúra magában foglalja a humán erőforrások minőségi jellemzőit (képzettség, gyakorlottság, innovatív és együttműködési készség, munkához való viszony, stb.). Az intézményi infrastruktúra azokat a jogi szabályozásokat, pénzügyi eszközrendszert és etikai normákat, valamint azok gyakorlati érvényesülését jelenti, amelyek a gazdasági folyamatok keretétül szolgálnak (Illés, 2008). Mint az erőforrásokra úgy az infrastruktúrára is igaz, hogy annak egyes elemei, tényezői önmagukban nem képesek tényleges jelentőségüket és funkcióikat érvényesíteni, mindez csak a többi elemmel való összefüggésrendszerben realizálható.

Az infrastruktúra, mint a társadalmi-gazdasági tér integráns része, azzal összefüggésben, hogy milyen léptékű termelési és fogyasztási rendszert szolgálnak ki, különböző területi szinteken vizsgálható. Ennek megfelelően megkülönböztetünk helyi (települési, kistérségi), regionális, interregionális, országos, kontinentális, interkontinentális és globális infrastrukturális rendszereket (Illés, 2008).

Az infrastruktúra tehát nemcsak tárgyi feltételeket jelent, hanem intézményeket, amelyek szolgáltatást nyújtanak, valamint emberi, személyi feltételeket is. Az infrastruktúra

megannyi szállal kötődik a társadalmi-gazdasági folyamatokhoz, és annak tényezői komplex egységben jelennek meg az egyes térségekben. Az infrastruktúra által biztosított feltételek és a gazdasági szférának, valamint a lakosságnak nyújtott szolgáltatások meghatározó szerepet játszanak a gazdaság fejlődésében, és elsősorban a települések fejlődésén keresztül a lakosság életszínvonalának és életminőségének emelésében (Abonyiné P. J. 2003).

Az előbbiek rámutatnak az infrastruktúra és a térségek fejlődése közötti kapcsolatra. Ennek megfelelően az infrastrukturális helyzet, az infrastruktúra fejlettsége (összetétele, minősége, kapcsolódásai stb.) fontos alapja a területi versenyképességnek és fejlődésnek. Lényeges azonban megjegyezni, hogy azokban a térségekben, ahol hiányzik vagy hiányos, nincs megfelelő színvonalú infrastruktúra, ott annak létrehozása és fejlesztése fontos feladat, ugyanakkor be kell látni, hogy az infrastrukturális helyzet javulása önmagában nem hoz érdemi életszínvonalbeli javulást. Az infrastrukturális fejlesztés ott eredményez sikert, ahol az párosul egyéb feltételek meglétével (pl. innovatív vállalkozások, együttműködő helyi közösségek), illetve fejlesztésével (vállalkozásfejlesztés, közösségfejlesztés stb.).

3. A vidékgazdaság és az infrastruktúra kapcsolata

Az infrastruktúra lényeges jellemzője tehát, hogy egységes rendszert alkotva, a maga komplexségében jelenik meg az adott térségben, olyan szerteágazó ellátottságot és szolgáltatásokat nyújtva a termelő és nem termelő szféráknak, és az egész lakosságnak, ami jelentős mértékben hozzájárul a térségek fejlődéséhez (Abonyiné P. J. 2003).

Fontosnak tartom kiemelni, hogy az infrastruktúra és az általa nyújtott szolgáltatások egy rendszer részei, tehát az infrastruktúra fejlesztése csak akkor lehet eredményes és fenntartható, ha beleillik az adott rendszerbe. A vidék, a területi egységek rendszerszemléletű megközelítése, rendszerként való értelmezése, lehetővé teszi, hogy integráljuk az infrastruktúrát a területi fejlődés folyamatába. Ilyen módon az infrastruktúra, mint az adott területi egység alrendszere nem független más alrendszerektől, mivel azok komplexen, együtt és egymásra is hatva fejtik ki kedvező vagy kedvezőtlen hatásukat a térségek fejlődésére. Tehát az infrastrukturális beavatkozások területi fejlődésre gyakorolt hatásai csak más alrendszerekkel együtt értelmezhetők. Erre hívja fel a figyelmet Goda (2012) miszerint, ha egy adott rendszerben egy alrendszerbe beavatkozunk, az kihat a többi alrendszerre is, ami által megváltozik a teljes rendszer működése, transzformációs folyamata.

Ebbe a rendszerszemléletű felfogásba illeszkedik a Tóth József által kidolgozott ún. tetraéder-modell (Tóth J. 1981), ami a települések rendszerszemléletű értelmezését jelenti. A modell által megtestesített felfogás szerint a település a természeti, társadalmi, gazdasági és infrastrukturális szférák együttműködő rendszere. A települést szemléltető tetraéder egyenlő oldalú háromszögei a település négy szférájának feleltethetők meg. E felfogás leglényegesebb eleme, hogy a települést, mint az egyes szférák kölcsönhatása során létrejövő entitást értelmezi. Az egyes szférák igen összetettek, komplexek (lehetnek), mivel bennük különböző tevékenységek, funkciók, ágazatok, rendszerek különíthetők el. A tetraéderben az élek mentén minden szféra minden szférával érintkezik, azaz kölcsönhatások jönnek létre, ami egyben bemutatja a közöttük fennálló bonyolult kapcsolatok rendszerét és az azok működéséhez szükséges harmóniát. A rendszerszemléletnek megfelelően, ha valamelyik szférában változás történik, az újabb változásokat indukálva kölcsönösen kihat a további háromra is, ami végeredményben a település megváltozását eredményezi (Beke Sz. 2009, Zsótér B. 2010). E felfogás szerint, ha egy település vagy téregység egyes szfé-

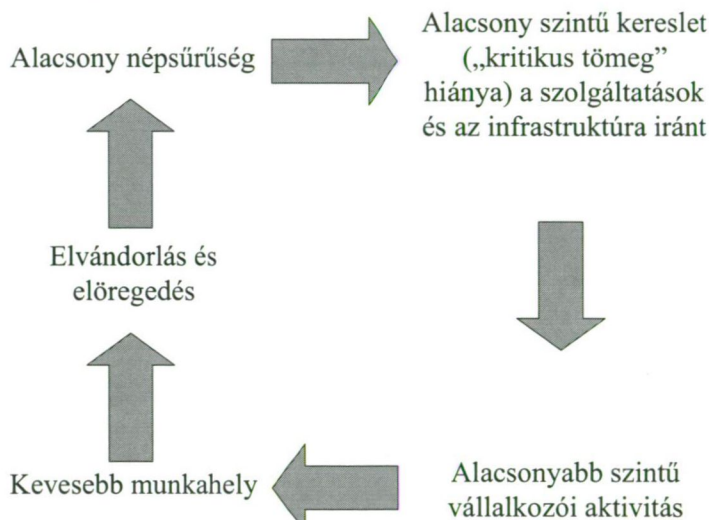
rái egyensúlyban vannak, akkor a tetraéder szerkezete megmarad. Amennyiben bármely szféra kedvezőtlenül változik, a település/téregység fejlődése lelassul, a tetraéder torzul, és ez természetszerűen magával vonzza a többi szféra csökkent működését is (Goda P. 2012). Ezért a fejlesztések szempontjából fontos, hogy az egyes alrendszerek harmóniájában, harmonikus működésében gondolkodjunk, elkerülve a szűk keresztmetszetek kialakulását, amelyek rontják a hatékonysági és méltányossági célok teljesülését. Csatári Bálint a „Párbeszéd a vidékért” program 4. munkacsoportjának vezetőjeként a vidék infrastruktúrájáról készített vitaanyagában a következőket írja (Csatári B. 2005, 1): „A magyar vidék infrastrukturális ellátottsága közepes vagy gyenge. (...) A vidékies térségek gazdasági, jövedelmi szintje, s az ebből származtatható „eltartó-képessége”, valamint az infrastrukturális tényezőkből levezethető „ellátó-képessége” között az egyensúly megbomlott, s ez számos új konfliktus forrása.”

Az előbbiekkal összefüggésben elmondható, hogy az infrastruktúra fejlettsége „helyzetbe hozza”, míg az infrastruktúra elmaradottsága, szűk keresztmetszete visszahúzza, „lefokozza” a térségeket (Abonyiné P. J. 2003). Az infrastruktúra, mint térségi alrendszer tehát része annak az ún. támogató, segítő környezetnek, ami a többi alrendszerrel kölcsönhatásban meghatározza és befolyásolja a térségek fejlődését. Az infrastruktúra fejlesztése ennél fogva nem öncélú tevékenység, hanem rendszerkorrekciós beavatkozás, aminek eredményeként javulhatnak a harmonikus (fenntartható) fejlődés lehetőségei. Mindez persze csak akkor fordulhat elő, ha az infrastruktúra-fejlesztés része egy rendszerszemléletű fejlesztési koncepciónak. Ezt támasztja alá az a vizsgálat is, amely az EU vidéki térségeinek foglalkoztatási helyzetét vizsgálta. A RUREMPLO projekt jelentése szerint az infrastruktúra fejlesztése önmagában nem elégséges ahhoz, hogy pozitív változásokat generáljon. A jelentésből kiderül, hogy azokban a vidéki térségekben történt fejlődés az infrastruktúra-fejlesztéssel összefüggésben, ahol kiegészítő, illetve kísérő kezdeményezéseket is megvalósítottak egy integrált, átfogó fejlesztési koncepció keretében (Terluin I. J.–Post J. H. 1999). Egy közelmúltbeli, az EU vidéki térségeinek foglalkoztatási, növekedési és innovációs teljesítményét vizsgáló tanulmány az infrastruktúrát és az elérhetőséget a növekedés és a foglalkoztatás legjelentősebb hajtóerői, ugyanakkor legfontosabb akadályozó, gátló tényezői között is azonosította. Az utóbbi, negatív helyzet a hiányos, illetve fejletlen infrastruktúrával rendelkező és/vagy a periférikus helyzetű vidéki térségekben fordul elő (ECORIS 2010). Ezzel összefüggésben az érintett vidéki térségek jelentős kihívásokkal néznek szembe, hiszen az infrastruktúra közvetlenül vagy közvetve fontos szerepet játszik a települések és térségek népességeltartó és népességmegtartó képességének fenntartásában. Ezért ezeken a helyeken, térségekben az infrastruktúra fejlesztése kritikus jelentőségű.

Az OECD 2006-ban publikált tanulmánya szerint, szinkronban az előbbiekkal, a vidéki térségek problémáinak „gyökerét” a csökkenő és elöregedő népesség, a piacoktól való távolság és a munkahelyek hiánya jelentik. E problémák kapcsán térjünk vissza Thünen térgazdasági elméletéhez, melynek segítségével Deaver a vidékgazdaság három jellemzőjét azonosította. Az egyik a távolság, a másik kettő pedig (amelyek logikusan következnek a távolságból, és amelyek a Thünen-modell segítségével magyarázhatók) a kisméretű, alacsony népsűrűségű települések és a nagyfokú specializáció (Deaver K. 1992 idézi Hite, J. 1999b). A Thünen-modell alapján a földhasználat intenzitása a várostól való távolság növekedésével csökken, miközben a városi piactól való távolsággal a realizált árak szintén csökkennek, és így a távolságnak megfelelően a határbevétel is csökken. Az inputok esetében a városból a munkavégzés helyére történő szállítás költségei a távolság növekedésével együtt nőnek. Mindezek a várostól való távolság növekedésével együtt járó alacso-

nyabb népsűrűségű települések létét vetítik előre. A távoli helyek ugyanis csak akkor képesek fenntartani lakosságszámukat és népsűrűségüket, ha a lakosok hajlandóak elfogadni az alacsonyabb jövedelmeket. A vidékgazdaság specializációjának lényege, hogy méretgazdaságossági problémák miatt az alacsony népsűrűségű távoli helyek nem képesek sokágazatú gazdaság fenntartására, lévén, hogy népességük nem támaszt olyan volumenű keresletet, amely kibocsátás mellett a különböző ágazatok realizálhatnák hosszú távú profitcéljaikat. Ennek megfelelően az egyes gazdasági ágazatok telephelyválasztását a távolság minimalizálása, ezzel együtt a megfelelő nagyságú keresletet támaztó népességszám és az agglomerációs előnyök motiválják, amelyek kitüntetett helyei a városok, csak úgy, mint a Thünen-modell központi városa (Hite, J. 1997). Összességében elmondható, hogy a vidéki térségek kedvezőtlen demográfiai jellemzői (elsősorban az alacsony népsűrűség, csökkenő és elöregedő népesség) negatív hatással vannak a vállalkozási aktivitásra és a munkahelyteremtésre, ami ösztönzőleg hat az elvándorlásra (elsősorban fiatalok és képzettek). Az előbbiek az ok-okozati elvnek megfelelően folytatódhatnak (1. ábra), felerősítve, tovább rontva a vállalkozási környezetet, a foglalkoztatottságot, a szolgáltatásellátottságot, az infrastruktúra állapotát stb. (OECD 2006).

1. ábra. Hanyatló vidéki térségek ok-okozati elvű körforgása



Forrás: OECD (2006)

A vidéki térségekre jellemző alacsony népsűrűség nem csak a szolgáltatásokhoz való hozzáférést, illetve azok biztosítását nehezíti meg, hanem (az egyes szférák kölcsönhatásainak megfelelően) a gazdasági potenciál kiaknázását is korlátozza (OECD 2006). Előbbiek újfent ráirányítják a figyelmet a vidék, illetve a vidékfejlesztés rendszerszemléletű megközelítésére, illetve annak szükségességére. Ezzel egybevágh Szörényiné Kukorelli (2005) megállapítása, miszerint a szokásos fejlesztési politikákat fel kell váltania a fejlesztést integráltan megközelítő stratégiai gondolkodásnak és cselekvésnek. A stratégia kijelöli azokat a főirányokat, melyek elvezetnek a vidéki térségek fenntartható fejlődéséhez, melyek négy pillérhez (társadalom, gazdaság és infrastruktúra, környezet, politika) kapcsolódnak úgy, hogy a vidékgazdaság versenyképességére való törekvéssel párosulnak (Szörényiné Kukorelli I. 2005). Halmai et al. (2009) szerint a vidékpolitikában a nemzetközi

leg is végbemenő paradigmaváltás (ld. OECD 2006) eredményeképpen a térségi alapú, integrált (azaz rendszerszemléletű) fejlődést szükséges preferálni. Az új vidékpolitika középpontjába a fenntarthatóság és a versenyképesség erősítése kell, hogy kerüljön. Mindezt együttesen tartalmazza az „új vidékgazdaság” kategóriája.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Abonyiné Palotás Jolán (2003): Infrastruktúra. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs. 174. p.
- Beke Szilvia (2009): Békés megye népességének egészségi állapota és egészségügyi ellátása. Doktori (PhD) értekezés. PTE FDI, Pécs. 192. p.
- Benko, Georges (2002): Regionális tudomány. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs. 125. p.
- Bokor Katalin (2003): A tér mint erőforrás. pp. 384–388. In: Bora Gy. – Korompai A. (szerk.): A természeti erőforrások gazdaságtana és földrajza. Aula Kiadó, Budapest. 440. p. ISBN: 963-9478-27-x.
- Cloke, Paul J.–Park, Chris C. (1985): Rural Resource Management. Croom Helm, London. 473. p.
- Cowie, Paul–Newbery, Robert–Atterton, Jane (2010): Rural Economies. In: Thompson, N.–Atterton, J. (eds.): Rural Prospects. A Report on the Future of Rural Development in the UK. Centre for Rural Economy, Newcastle University. pp. 4–6. <http://www.ncl.ac.uk/cre/publish/otherpublications/Prospects%20final.pdf> (letöltve: 2011. 07. 01.)
- Csatári Bálint (2005): A vidék infrastruktúrája. „Párbeszéd a vidékért” program 4. munkacsoportjának vitaanyaga. MTA TK, Budapest. 3. p. <http://www.mtatk.hu/pdf/munkacsop04.pdf> (letöltve: 2007. 08. 21.)
- Csatári Bálint (2011): A magyar vidék és hálózata. Erdei Ferenc VI. Tudományos Konferencia, Kecskemét. pp. 23–26. ISBN: 978-963-7294-98-3 Ö.
- ECORYS (2010): Study on Employment, Growth and Innovation in Rural Areas (SEGIRA). Main report. Prepared for the European Commission, Directorate-General for Agriculture and Rural Development. ECORYS Nederland BV, Rotterdam. 285. p. http://ec.europa.eu/agriculture/analysis/external/employment/full-text_en.pdf (letöltve: 2011.06.22.)
- Enyedi György (2004): Regionális folyamatok a poszt szocialista Magyarországon. Magyar Tudomány. 49. (111.) évf. 9. sz. pp. 935–941.
- Fehér Alajos (2005): A vidékgazdaság és a mezőgazdaság. Agroinform Kiadó, Budapest. 336. p.
- Goda Pál (2012): Új rendszerszemléletű helyzetfeltérési módszer a vidéki területek fejlesztésében. Doktori (PhD) értekezés. SZIE RTDI, Gödöllő. 173. p.
- Gulyás László (2009): A magyar gazdaság története a rendszerváltástól napjainkig. pp. 175–187. In: Gulyás L. (szerk.): A modern magyar gazdaság története: Széchenyitől a Széchenyi-tervig. JATE Press, Szeged. 198. p. ISBN: 978 963 482 966 9.
- Halmi Péter–Csatári Bálint–Tóth Erzsébet (2009): A vidék jövője – az agrárpolitikától a vidékpolitikáig. pp. 233–255. In: Banczerowski Jné, Bárdosi Vné Horányi K, Horváth Cs, Szemenyei I, Wagner P (szerk.): Stratégiai kutatások 2008–2009. Kutatási jelentések. MEH – MTA, Budapest. 348. p. ISBN: 17897335.
- Hite, James (1997): The Thunen Model and the New Economic Geography as a Paradigm for Rural Development Policy. Review of Agricultural Economics. Vol. 19. No. 2. pp. 230–240.
- Hite, James (1999b): The Thunen Model. Strom Thurmond Institute of Government and Public Affairs, Clemson University, Clemson. http://sti.clemson.edu/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=513&Itemid=211 (letöltve: 2012.02.15.)
- Hite, James C. (1999a): Rural Development, the Thunen Paradigm, and the Death of Distance: Does Space Still Matter? In: Conceptual Foundation of Economics Research in Rural Studies: A Proceedings. National Rural Studies Committee, Western Rural Development Center, Oregon State University, Corvallis. pp. 11–21.
- Illés Iván (2008): Regionális gazdaságtan – területfejlesztés. BMGE GTK. Typotex Kiadó, Budapest. 262. p.

- Káposzta József (Szerk.) (2007): Regionális gazdaságtan. Debreceni Egyetem AMTC AVK, Debrecen. 275. p.
- Kopányi Mihály (szerk.) (1996): Mikroökonómia. Műszaki Könyvkiadó, Budapest. 555. p.
- Lengyel Imre–Rechnitzer János (2004): Regionális gazdaságtan. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs. 391. p.
- Marini, Matteo B.–Mooney, Patrick H. (2006): Chapter 6: Rural Economies. pp. 91–103. In: Cloke, P.–Marsden, T.–Mooney, P. (eds.): The Handbook of Rural Studies. SAGE Publications Ltd., London. 511. p. ISBN: 9780761973324.
- OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) (2006): The New Rural Paradigm: Policies and Governance. Rural Policy Reviews, Paris. 164. p.
- PIU (Performance and Innovation Unit) (1999): Rural Economies. 140. p.
- Porter, Michael E.–Ketels, Christian H. M.–Miller, Kaia–Bryden, Richard T. (2004): Competitiveness in Rural U.S. Regions: Learning and Research Agenda. Institute for Strategy and Competitiveness Harvard Business School. 70. p. http://www.isc.hbs.edu/pdf/EDA_RuralReport_20040621.pdf (letöltve: 2011. 01. 20.)
- Roberts, Sion (2002): Key Drivers of Economic Development and Inclusion in Rural Areas. Initial scoping study of the socio-economic evidence base for DEFRA. 70. p. <http://archive.defra.gov.uk/evidence/economics/foodfarm/reports/documents/sion.pdf> (letöltve: 2006. 02. 14.)
- Szákál Ferenc (1999): A fenntartható mezőgazdaság és szerepe a vidéki térségek fejlődésében. A falu. 14. évf. 2. sz. pp. 23–37.
- Szörényiné Kukorelli Irén (2005): A fenntartható fejlődés stratégiai elemei a rurális térségekben. Tér és Társadalom. 19. évf. 3-4. sz. pp. 111–137.
- Terluin, Ida J.–Post, Jaap H. (1999): Employment in leading and lagging rural regions of the EU. Summary report of the RUREMPLO project. Agricultural Economics Research Institute (LEI), The Hague. 53. p. http://www.lei.dlo.nl/publicaties/PDF/1999/4_xxx/4_99_10.pdf (letöltve: 2012. 07. 09.)
- Terluin, Ida J. (2003): Differences in economic development in rural regions of advanced countries: an overview and critical analysis of theories. Journal of Rural Studies. Vol. 19. Issue 3. pp. 327–344.
- Tóth József (1981): A településhálózat és a környezet kölcsönhatásának néhány elméleti és gyakorlati kérdése. Földrajzi Értesítő. 30. évf. 2–3. sz. pp. 267–292.
- Tóth Miklós (1988): A természeti erőforrások potenciálja és igénybevétele gazdasági értékelésének elvi-módszertani kérdései. MTA FKI, Budapest. 183. p.
- Veres Lajos (2006): Regionális logisztikai rendszerek kialakítása. Logisztikai Évkönyv. 12. évf. pp. 135–142.
- Ward, Neil (2008): Witness: Professor Neil Ward, Centre for Rural Economy, Newcastle University, gave evidence. In: The potential of England's rural economy. Eleventh Report of Session 2007–08 Volume II. Oral and written evidence. House of Commons Environment, Food and Rural Affairs Committee. The Stationery Office Limited, London. pp. 7–16. <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm200708/cmselect/cmenvfru/544/544ii.pdf> (letöltve: 2011. 06. 29.)
- Zsótér Brigitta (2010): Mezőhegyes – egy sajátos település útja az Alföldön. Doktori (PhD) értekezés. PTE FDI, Pécs. 166. p.

ZÁTONYRA FUTOTT MEZŐGAZDASÁG A MAGYAR AGRÁRIUM KÜLPIACI HELYZETÉNEK ALAKULÁSA AZ OLAJÁRROBBANÁS UTÁN*

SCHLETT ANDRÁS**

A Kádár-féle politikai vezetés az 1960-as évek elején, az SZKP XXI. Kongresszusa után jelentős gazdaságpolitikai váltásra szánta el magát. Szükségessnek ítélték a Szovjetuniótól való egyoldalú gazdasági függés lazítását, a gazdaság „két lábra állítását”. E cél megvalósítása érdekében az illetékes állami szervek a nyugat-európai országokba szakembereket küldtek, és ezzel megkezdődött a fejlett nyugati technológia különböző formákban történő átvételének előkészületei. Ezt a folyamatot felgyorsította az időközben bekövetkezett enyhülés, amely döntően az Európán belüli kelet-nyugati gazdasági kapcsolatokat élénkítette.

A szocialista magyar mezőgazdaság az 1960-as évektől három fő piacra építette fel üzletpolitikáját. A szocialista országokkal évről évre bővült a külkereskedelmi kapcsolat, közülük is elsősorban a Szovjetunióval, Csehszlovákiával, az NDK-val és Lengyelországgal. A tőkés viszonylatú export fejlesztése és az önálló tenyésztés kialakítása érdekében kooperációk jöttek létre európai tőkés országok egyes vállalataival. Igen dinamikusan fejlődtek és a '70-es évektől devizavolumenét tekintve egyre jelentősebb exportpiaccá váltak a közel-keleti országok. Az összes magyar baromfihús export csaknem 30%-a például a Közel-Keletre irányult.

Az 1960 és az 1975 közötti másfél évtized a magyar mezőgazdaság és élelmiszeripar gyors ütemű előretörését hozta. Ezt mutatja, hogy mezőgazdasági termelésünk gyorsabban fejlődött a világtátlagnál, valamint a KGST-országok átlagánál.

1. táblázat

	Az 1975. évi mezőgazdasági bruttó termelés indexe (1960=100%)	Az egy főre jutó 1975. évi mezőgazdasági bruttó termelés indexe (1960 = 100%)
Világ szinten	142	105
KGST szinten	145	125
Fejlett tőkés országok	136	116
Fejlődő országok	148	100
Magyarország	155	147

Forrás: Gajdos-Éliás, 1978

Ezen belül is figyelemre méltóak azok az eredmények, amelyeket a mezőgazdaság két fő ágazatában – a növénytermesztésben és az állattenyésztésben – is elértünk.

2. táblázat

	Az 1975. növénytermesztés bruttó termelésének indexe %-ban (1960=100%)	Az 1975. évi állattenyésztés bruttó termelésének indexe %-ban (1960 = 100%)
KGST országok	131	160
Magyarország	148	164

Forrás: Gajdos-Éliás, 1978

* A tanulmány a Bolyai János Kutatási Ösztöndíj támogatásával készült.

** Egyetemi adjunktus, Pázmány Péter Katolikus Egyetem.

A műszaki fejlesztés nagyrészt nyugati licencek, know-how-ok vételéhez kapcsolódott, amelyre úgymond „ráffejlesztettek”. Ebben fontos szerepük volt a nyugati cégekkel fenn-tartott kapcsolatoknak. A fejlett nyugati technika beszerzése és alkalmazása segítette a termékszerkezet-váltást, és a minőség javítását is. A kiemelt vállalatok (ún. mintagazdaságok) a gépek beszerzésén túlmenően együttműködésre (például közös fejlesztésekre) is törekedtek a fejlettebb tőkes cégekkel. A nyugati technikai, technológiai szint ismeretében a vállalatok vezetése „igényesebbé vált”. A kapcsolatok serkentették a korszerű szervezési, vezetési elvek átvételét is. A nyugati gyártókkal való szoros kapcsolatok kialakítását szolgálta a közös vállalatok létrehozása is (Schlett 2007).

Nyugati (elsősorban német) minták alapján dolgozták ki az iparszerű baromfitartás elméleti és gyakorlati alapjait, és létrehozták az első rendszerbe szervezett mezőgazdasági ágazatot. A magyar nagyüzemi állattenyésztésben a legprogresszívebb szerepet a vizsgált időszak végéig a baromfitartás töltötte be, s színvonalában legközelebb került a termelésben élenjáró országokhoz. Bábolnán – a korszak egyik mintavállalatánál – például 1960-ban Nyugat-Németországból importált „Lohmann-féle” tyúkokkal kezdték meg a tojástermelést. Ezt követően szervezték meg az új típusú baromfiistállók építését a gazdaság területén, amelyek a kialakuló zárt termelési rendszernek megfelelő konstrukcióban épültek.

A növénytermesztésben is jelentős változások történtek. Az 1960-as évektől a szántóföldi növények egyik csoportja, általában a jobban gépesített és nagy hozamú fajtákkal bírók vetésterületének növekedése mellett, a fennmaradók területe számottevő csökkenést mutat.

A kukorica már a hatvanas években az intenzív, iparszerű termelés lehetőségeit vizsgáló szakemberek érdeklődésének a középpontjába került, mivel a nagyüzemi állattenyésztés eredményességét nagymértékben befolyásolta a takarmánykukorica minősége. A gabonafélék közül ez a növény rendelkezik a legnagyobb termőképességgel, egységnyi mennyiségben a legtöbb energiát tartalmazza, és e két tulajdonsága miatt leginkább alkalmas volt a felső vezetés által meghirdetett gabona- és húsprogram célkitűzéseinek a megvalósítására. A nagyüzemi keretekben történő hatékony termesztésre az USA-ban és Jugoszláviában találtak működő példát, ezért a termelésszervezési és technológiai változásoknál a figyelem középpontjába került az ott alkalmazott eljárások átvétele. Az iowai Garst-farm közvetlenül részt vett az Ipari Ipari Kukoricatermelési Rendszer kialakításában Bábolnán, a hibridvetőmag szállításában, de a későbbiekben jugoszláv és magyar intenzív fajták is jelentős területeket foglaltak el (Schlett 2011).

Az iparszerű termelési rendszerek fejlesztéséhez nagyban hozzájárult a különböző külső piaci kapcsolatok folytán összegyűjtött ismeret, módszer, tenyésztési és termelési eljárás, amely az állattenyésztés és az áruterelés különböző fázisaiban a külföldi partnereknél elsősorban az üzleti együttműködés mindennapi gyakorlatában volt megszerezhető. Számos kooperáció jött létre a fejlett nyugati cégekkel, illetve közös vállalatok alapítására is sor került. Ezek információs bázisul szolgáltak a tenyésztés, a műszaki fejlesztés, a piaci változások felderítésében. Hasonlóképpen pótolhatatlan volt a szerepük a legújabb eszközök, eljárások, fajták beszerzésében és kipróbálásában, a szakemberek képzésében. A közös vállalatok megkönnyítették az integrálódást a nyugati piaci viszonyokhoz, s ezáltal segítették a helytállást a kezdeti kritikus időszakban. Fontos megemlíteni a nemzetközi piaci versenyből eredő kritikai nyomást, amelynek révén a mezőgazdaságban egyre inkább előtérbe került a minőségi szemlélet. Az export célterülete, volumene és időbeli szekvenciája termékenként jelentős különbségeket mutatott.

A fejlett nyugati technika beszerzése és alkalmazása segítette a termékszerkezet-váltást, és a minőség javítását is. A nyugati technikai, technológiai szint ismeretében a

vállalatok vezetése „igényesebbé vált”. A kapcsolatok serkentették a korszerű szervezési, vezetési elvek átvételét is. A nyugati gyártókkal való szoros kapcsolatok kialakítását szolgálta a közös vállalatok létrehozása is.

Az export volumene szempontjából a szocialista országok (Szovjetunió, Csehszlovákia, NDK, Lengyelország) és a fejlődő észak- és fekete-afrikai, valamint közel-keleti országok (Irak, Algéria, Líbia, Egyiptom, Angola, Libanon, Irán) voltak meghatározóak. Az európai fejlett tőkés országok (Ausztria, NSZK, Franciaország, Svájc, Olaszország) esetében a piaci jelenlét, a legigényesebb piacok értéktételének a megismerése, az állandó naprakészség és informáltság volt a fő cél. A nyugati import célja a hazai szaporítás egy részének, illetve a fajtaválasztéknak a folyamatos fenntartása, kereskedelmi, szakmai kapcsolattartás, egyes esetekben kooperáció a világ legjobb tenyésztő cégeivel.

A vázolt folyamat erősítette az ország külgazdasági szerkezetének nyitottságát, de a külkereskedelmi forgalom tekintetében a KGST reláció ekkor még kiegyensúlyozta az ún. keményvalutás reláció arányát. A nem rubelelszámolású export nagy arányában szerepe volt annak is, hogy a hetvenes évektől a Szovjetunió nagy mennyiségben vásárolt dollárelszámolás ellenében is. Magyarország a fejlett technológia tranzit országa lett a KGST felé. Európa nyugati része kelet felé bővítette felvevőpiacait. Magyarország pedig a KGST-ből olcsón importált anyagok feldolgozásán alapuló kivitelért tudott fejlett technikát és korszerű fogyasztási cikkeket importálni. A hatvanas évek növekedési feltételeit a viszonylag olcsón és bőségesen rendelkezésre álló termelési tényezők megléte, a nemzetközi kapcsolatok kiszélesedése, az ebből adódó piacbővülés jellemezte. A hetvenes évektől viszont jelentős átalakulások színterévé vált a világ gazdaság, s a mezőgazdaságra nézve is alaposan megváltoztak és kedvezőtlené váltak a világpiaci körülmények.

Válság

A magyar mezőgazdaság fejlődését a XX. század második felében a közvetlen (üzemanyag) és közvetett (műtrágya, növényvédő szer, gép stb.) energiabevitel rohamos növekedése jellemezte (Kaposi 2007. 117–118.). Az ipari eredetű, illetve feldolgozású anyagok részaránya a mezőgazdaság összes anyagfelhasználásán belül az 1960-as évek elején még elenyésző volt, de az 1980-as évek közepére megközelítette a 60 százalékot (Varga 2008).

Az 1973-tól kibontakozó világ gazdasági folyamatok, a magyar kül gazdasági cserearányainak nagyarányú romlása drámai erővel tudatosította, milyen nagymértékben függ gazdaságunk a nemzetközi munkamegosztásba való bekapcsolódásunk jellegétől. Az energia- és nyersanyag-árrobbanás gyökeresen átrendezte a magyar külkereskedelem árvisszonyait (Cseszka 2008. 140.). A világpiaci ármozgások, ha késleltetve is, de a rubelelszámolású forgalomba is begyűrűztek, az ötéves, csúszó árbázisra való áttérés következményeként. Ennek nyomán 1975-ben, ebben a relációban az import árszínvonala több mint 25%-kal nőtt, az energiahordozóké pedig megkétszereződött (Barát 1994. 157.).

3. táblázat. A cserearányok alakulása

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	Változás 1970-1977 között
Rbl forgalom	-2,2	-1,6	0,3	0,4	-8,8	-2,1	-3,0	-16,0
\$ forgalom	-0,8	1,4	-2,5	-14,8	-7,0	6,5	-3,8	-20,1

Forrás: Marton, 1978

A magyar vezetés az infláció begyűrűződését döntően költségvetési eszközökkel próbálta megakadályozni, tehát a világgiazi árány-változásokat nem vezette át a belföldi árrendszeren. Így az importot felhasználók nem érzékelhették a tényleges árányokat és árszinteket, ami kevésbé ösztönözte az import racionális felhasználását. A hetvenes évektől dinamikusn növekedtek a külkereskedelemmel kapcsolatos támogatások is (Botos–Patai–Szalkai 1980. 19–20.).

A cserearányomlással párhuzamosan megnehezültek az értékesítési feltételek is. Már nem a hatékonyságok versenyeztek a világgiacon, hanem támogatási politikák és kondíciók. A világgazdasági változások előhírnökeként az Európai Közösség által az integrációba beemelt közös agrárpolitikával, Nyugat-Európa felé már 1970-től bezárultak a még meglévő exportlehetőségek. A Közös Piac drasztikus importkorlátozó intézkedésének hatására csökkent agrárkivitelünk ezen ország-csoportba, ami jelentős deviza és árbevétel-csökkenést vont maga után. Magyarország 1973-ban csatlakozott az Általános Vámtarifai és Kereskedelmi Egyezményhez, hogy hazánk diszkriminációmentes bejutást nyerjen a GATT-tagállamok piacaira. A csatlakozás ellenére az EK diszkriminatív kereskedelempolitikája az „állami kereskedelmű” országokkal szemben a nyolcvanas évek végéig fennmaradt. Bár hazánk az 1980-as évek elején kétoldalú keretekben újabb és újabb kezdeményezéseket tett a kapcsolatok rendezésére, az EK semmilyen tekintetben nem volt hajlandó elmozdulni korábbi álláspontjától¹ (Balázs 1998. 454–459.).

A diszkriminációnak indirekt módját jelentette, hogy az EGK a fejlődő országoknak jelentős előnyöket biztosított. Az úgynevezett aszimmetrikus preferenciális megállapodások keretében nyújtott preferenciák fő indoka az volt, hogy az alacsony termelékenységgel termelő fejlődő országok versenyképességét a többi exportőrével azonos szintre hozzák. Az EK a hetvenes évek elejétől egy sor preferenciális megállapodást kötött az Európán kívüli mediterrán országokkal és más fejlődő országokkal. Az EK által kötött legátfogóbb ilyen kereskedelmi egyezmény az ún. Loméi Megállapodás (1975) volt. Ebben a közösség hatvanhat, afrikai, karib-tengeri és csendes óceáni országgal (ún. ACP országok) kötött erősen aszimmetrikus egyezséget. A szerződés, viszonzás nélküli szabad piacra jutást biztosított számukra az EK-ban, ami mellett ezek az országok segélyekben és kedvezményes hitelekben is részesültek. Külön rendszert hoztak létre a monokultúras gazdaságok ingatag exportbevételeinek a stabilizálására (Botos 1989.).

A vázolt folyamatok eredményeként a Közös Piac országaiba irányuló exportunk 1973-hoz képest jelentősen csökkent. Az összes mezőgazdasági és élelmiszeripari exportunkon belül drasztikusan – az 1973. évi 42%-ról 1976-ra 27%-ra – csökkent a Közös Piac országaiba irányuló exportunk részesedése. Jelentősen megváltozott a Közös Piac országaiba irányuló mezőgazdasági és élelmiszeripari exportunkon belül e két ágazat részesedése. Míg ugyanis 1973-ban a Közös Piac országaiba irányuló kivitelünk 68%-a volt mezőgazdasági termék, addig ez a részesedés 1976-ban 49%-ra csökkent, következésképpen az élelmiszeripar részesedése 32%-ról 51%-ra nőtt. Az arányváltozás annak tudható be, hogy az erősödő diszkrimináció az élelmiszeriparnál jobban érintette a mezőgazdasági exportunkat. 1973 és 1976 között a Közös Piac országaiba irányuló mezőgazdasági exportunk az 1973. évi 45 %-ára csökkent, élelmiszeripari exportunk pedig értékvolumenben lényegében 1973 és 1976 között nem csökkent (Gajdos–Éliás, 1978. 37–38.). Elhelyezési lehe-

¹ Sőt a GATT 1982. novemberi miniszteri értekezletén, magyar részről egy bizalmas kezdeményezés is történt az EK irányába egy átfogó, kétoldalú megállapodás kötése céljából. Jóllehet, ez a lépés akkor még szöges ellentétben állt a KGST keretében elfogadott állásponttal, amely tiltotta az EK de facto elismerésének e legmagasabb fokát.

tőségek beszűkülését csak részben sikerült ellentételezni az export növelésével más régiókba. Átterelésre a mediterrán országok, a közel-keleti olaj-országok, illetve a szocialista országok szabaddevizás vásárlásai jöhettek szóba.

Az 1970-es évek második felétől a piaci helyzet keményedése miatt szocialista relációban ugyancsak kedvezőtlenül alakult a helyzetünk. Míg ugyanis nyersanyag- és energia-hordozó-importunk rugalmatlan, a felénk irányuló kereslet az exportárakat illetően viszont viszonylag rugalmas volt (Botos–Patai–Szalkai 1980. 10.), A KGST-n belüli kereskedelmi kapcsolatok „sugaras” jellegéből kifolyólag az országok meghatározó módon kapcsolódtak a Szovjetunióhoz, és a kis országok egymás közötti kapcsolatainak jelentősége elmaradt a gazdaságföldrajzi feltételek nyújtotta lehetőségektől.

A hetvenes évek világpiacon árröppanása a Szovjetunió számára alapot adott a cserearányok KGST-n belüli átrendezésére, ami az 1958-ban életbe léptetett bukaresti árelv módosítását vonta maga után. A KGST-országok 1975-ig az egymás közötti kereskedelemben a középtávú tervidőszakra érvényes fix árakat alkalmaztak. A világpiacon bekövetkezett drasztikus árváltozások hatására – az árrendszer megmerevedésének feloldását hangsúlyozva – a KGST-országok közötti elszámolásban bevezették az ún. csúszó árbázist, vagyis az évenkénti ármegállapítás rendjét. E szerint az 1958-ban elfogadott ún. bukaresti ármegállapítási elvet úgy módosították, hogy az ármegállapítás bázisidőszaka a tárgyévet megelőző öt év lett. Az egymás közötti szerződéses rubel árakat 1976-tól évente változtatták, a megelőző öt év világpiacon árai alapján. Így az 1976-os ármegállapítás bázisidőszaka 1971–75, az 1977. évié 1972–76, s az 1978. évié 1973–77 lett. Ennek következtében rubel viszonylatú értékesítési áraink 1975-től évenként gyorsan követték a tőkés piacon kialakult ármozgásokat és árányokat. Így a KGST-országok közötti külkereskedelmi árakban is kisebb késéssel kifejezésre jutottak, begyűrűztek a tőkés piac árváltozásai (Éliás–Sebők–Ujhelyi 1980. 154–155.).

Az iparszerű mezőgazdaság bár jelentősen bővíteni tudta az outputot, feloldotta a forráskorlátot, jelentős külső inputot vont be, megnövelve a termelési költségeket (Gazdag 2009. 102.). A hetvenes évek közepétől a mezőgazdaság és élelmiszeripar korábbi jövedelempozíciói lényegesen rosszabbá váltak, amit a termelők hatékonyságjavulással nem tudtak ellensúlyozni. Az agrártermékek világpiacon túlermelési válság alakult ki. A tőkés országokba történő eladásokban az élelmiszerek ára jelentősen csökkent, és bekövetkezett az élelmiszerek viszonylagos leértékelődése. A piacon a protekcionizmus, s ezen belül a legkülönbözőbb korlátozó intézkedések váltak uralkodóvá. A mezőgazdasági és élelmiszeripari termékek konvertibilis valuta szerző ereje legyengült, stratégiai szerepük megkérdőjeleződött (Varga 1989. 2.).

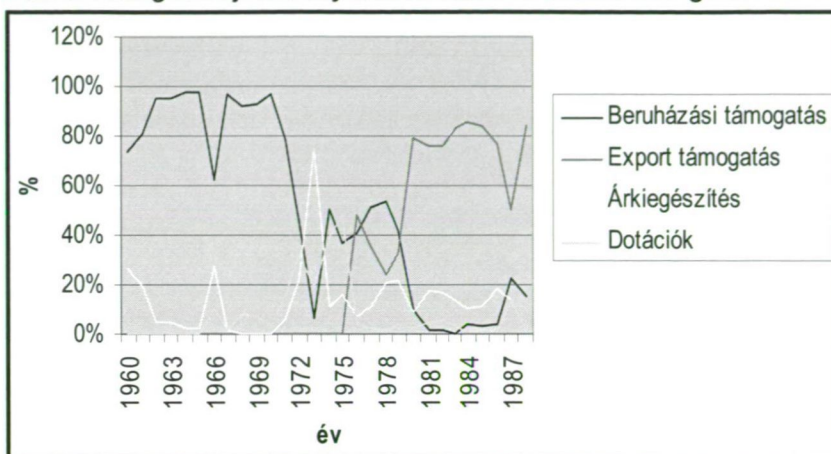
Az élelmiszer-gazdaság az évtized közepén a nemzeti termelésből való arányát meghaladón, abból mintegy 20–25%-ot adott az exportnak, s ezen belül 1/3-át a konvertibilis elszámolású kivitelnek. Így az élelmiszer-gazdaság évente 50–60 milliárd Ft exporttöbblettel (s ezen belül is a konvertibilis forgalomban elért 30 milliárdnyi kiviteli többlettel) járult hozzá a magyar nemzetgazdaság stabilitásához.

A világpiacon végbement árváltozások, a termelőeszközök árának gyors növekedése (nyíló agráröllő), nyomán helyzete megrendült. Az agrár-exportra azonban a tőkés fizetési mérleg viszonylagos egyensúlyának fenntartása érdekében még a radikálisan lecsökkent világpiacon árai ellenére is szükség volt, mert ezt a kivitt más termékek és ágazatok nem tudták helyettesíteni. Nőtt az export szubvenciója iránti igény, amely elsősorban a kivitt lebonyolító, illetve a végső kibocsátó élelmiszeriparban vált általánossá (Varga 1989. 3.).

Az árkiegészítő exporttöbblettörzés ugyanakkor szinte kizárólag mennyiségi szempontú, és végletesen konzerválta a struktúrát és egymáshoz közelítette a legjobb és a legrosszabb

termékek gazdasági megítélését. A nyolcvanas évek közepére az élelmiszer-gazdaság támogatásának már több, mint a felét az export-támogatás tette ki. A mezőgazdaság szerepe végzetesen összekapcsolódott az adósságválságba került ország helyzetével.

1. ábra. Támogatásfajták arányának változása az összes támogatáson belül



Forrás: Schlett, 2007

Útfüggőség

Az 1970-es és 1980-as évek világgazdasági változásai felnagyították és láthatóvá tették az iparszerű mezőgazdasági rendszerek gyengeségeit (Bekker 1995. 147.). A gazdaságirányítás 1968-ban kialakított rendszerének kezdettől fogva alapvető fogyatéka volt, hogy nem hozott létre valóságos piacot. Nem alakította ki azt a piacot, ami úgy hatott volna vissza a gazdálkodásra, hogy a gazdasági hatékonyságnak a fejlődésben, a fejlesztések kijelölésében és megvalósításában szelektáló ereje legyen. Ez közvetlenül az árrendezéshez kötődik, tekintettel arra, hogy a piaci viszonyok leginkább az árviszonyokban fejeződnek ki és léteznek. A reformmal szembeni elvárások az árrendszer tekintetében sem valósultak meg. A reform ugyanis azt ígérte, hogy olyan árrendszert léptet életbe, amely eligazítást nyújt a termelés összetételének változtatására, megtérülési határokat szab a termékek költségeire, egyszóval piaci impulzusokat közvetít a vállalatokhoz. Ezekből a bevezetett árrendszer szinte semmit sem teljesített. Nem valósult meg az orientáló szerep, mert az árak az autarkias fejlesztés igényei szerint igazodtak a költségek szintjéhez és növekedéséhez is. Azaz nem az ár szabott határt a költségeknek, a költségek megtérülésének, hanem fordítva: a költségek emelkedését követte az árak emelkedése, biztosítva bárminő költségnek, költségnövekedésnek a megtérülését – indokoltságától függetlenül. A fejlesztések és az ehhez kapcsolódó termelésnövelés a nélkül történt, hogy a fejlesztések kiválasztásában és megvalósításában a költségeket mérlegelték volna. A tervgazdaság könyvelési rendszere alapvető akadálya volt a termelékenység fokozó innovációknak, a technológia és a vállalatvezetés terén egyaránt. A vállalatok teljesítményét a bruttó termelési értékben mérték. Ez a kibocsátási érték az összes input értéket magában foglalta. Ezért senki nem volt érdekelt abban, hogy adott termékben csökkenjen az inputok értéke.

A mezőgazdasági vállalatok a nagy fejlesztések és termelési célok jegyében születtek és szilárdultak meg, miközben a költségérzékenységre nem kényszerültek rá, s ebbéli készsé-

gük és lehetőségük sem fejlődött ki. Változatlanul maradt a gazdaság energiafálo szerkezete. Hiszen a meg nem kapott impulzusokra nem lehetett válaszolni. A Kádár-rendszer gondosan ügyelt arra, hogy a polgárok elért szerény életszínvonalát ne csökkentsék a külső megrázkódtatások. A mezőgazdaságban az árak orientáló szerepét tovább gyengítette az ipari és mezőgazdasági árak túlzott diszparitása. Ebből az árdiszparitásból kiindulva, már kezdettől fogva jelentkezett az árkiegészítők alkalmazásának az igénye. Ez részben az üzemviteli támogatások, benne az ipari eredetű termelési eszközök árkedvezményei, részben beruházási árkiegészítés révén történt meg (Vági 1986. 32–33.). Ezen termelési támogatások szerepe a fejlesztési források képződésében tetemes volt. Nagysága az 1970-es évtized java részében abszolút összegében és az erőforrásokból való részesedésében is növekedett. 1978-ra adósságcsapda bezárulásával aztán a kialakult gazdasági helyzet megálljt parancsolt, s a támogatások – mindenekelőtt a beruházási árkiegészítések – abszolút összegükben és viszonylagos súlyukban is csökkentek. Ez azonban a finanszírozási rendszeren, annak alapállásán nem változtatott. A fejlesztési források tekintélyes része az árbevételektől függetlenül alakult ki (Szollár 1984). Mindezek jól érzékeltetik, hogy a mezőgazdasági nagyüzemek piaci orientáltsága nem vált eleven hatóerővé. Mivel az árak nem támasztottak költségmegtérülési korlátot, nem állítottak hatékonysági követelményt sem. S hozzátehetjük: nemzetközi versenyképességi követelményt sem, mivel a mezőgazdasági termékek termelői ára teljességgel izolált volt a külpiaci értékesítési áráktól. Sőt, tekintettel arra, hogy a jövedelemrealizálás és fejlesztési forrásképződés a támogatási rendszer folytán alaposan eltávolodott egymástól, a pótlási és fejlesztési források költségvetési újraelosztása eleve leszállította és alacsonyra szabta a vállalati fejlesztések hatékonysági követelményét, jövedelmezőségi mércéjét.

A magyar mezőgazdaság lendülete a nyolcvanas évek közepén végleg megtört. Ennek okai jórészt az ágazaton kívül keresendők. Részben rendszerspecifikus okok, ami azt jelenti, hogy maga a rendszer került általános válságba, és onnan vont el, ahonnan tudott, nálunk a mezőgazdaságból. Kinyílt az agrárrolló, erőteljessé vált a közvetlen költségvetési elvonás is. Mindez olyan mértékben csökkentette a jövedelmeket, hogy azt a termelés hatékonyságával ellentételezni az ágazat nem volt képes (Botos 1989. 14.). A mezőgazdaságban a támogatások 1975–1985 között radikálisan csökkentek, mind a nettó termelési érték százalékában (56,7%-ról 28,4%-ra), mind abszolút értékben (26 122 millió forintról 23 479 millió forintra). Ami még ennél is fontosabb: a támogatások és az elvonások egyenlege a vizsgált 10 év utolsó harmadában negatívvá változott, azaz az elvonások meghaladták a támogatásokat. A támogatás/elvonás mutatója 1975-ben 211%, 1985-ben 59 % volt. A mezőgazdaságban a támogatásokat 1982 óta haladták meg az elvonások. A nyolcvanas években kirobbanó adósságválság, az IMF-tagság a gyors fizetésímérleg-kiigazítás időszakát hozta. A pénzügyi kormányzat radikális jövedelemelszívó-politikába fogott a költségvetési egyensúly megteremtéséhez. A pénzügyi szigorítások, az egyensúlyba hozatal legtöbbször az import és a beruházások visszafogását jelentette (Borszéki 1988). Mindez egy olyan időszakban, amikor túltermelési válság alakult ki az agrártermékek világpiacon, a tőkés országokba történő eladásokban az élelmiszerek ára jelentősen csökkent, és bekövetkezett az élelmiszerek viszonylagos leértékelődése.

Kitekintés: Rendszerváltás és piacvesztés

A magyar élelmiszergazdaságot az egykori keleti tömb modellértékű ágazatának tartották. A kádári rendszer a jó színvonalú hazai élelmiszer-ellátás, hanem az ország számára égetően szükséges konvertibilis devizaszerzés követelménye is magyarázta. Jóllehet a

külpiazi feltételek megváltozása s a nem megfelelő reagálások következtében egyre inkább viták pergőtüzébe került a mezőgazdaság fejlődése, s ezen keresztül a gazdaság növekedésében való részvétele. A kibontakozó adósságválság miatt mégsem került sor a szerkezet átalakításához szükséges lépések megtételére. Néhány piacokonformnak gondolt szabályozási változás volt hivatva arra, hogy kedvezőbb folyamatokat indítson el a későbbi szerkezetátalakítás felé. E lépéseket azonban háttérbe szorította az importvisszafozás kényszere és az a kényszer, hogy – függetlenül egy-egy tevékenység gazdaságosságától és szerkezeti hatásától –, ami konvertibilis valutáért eladható volt, azt kellett termelni. Így volt ez az agrártermékek esetében is (Fertő I.–Juhász P.–Mohácsi 1991. 14.).

A rendszerváltás után részben a hazai fogyasztás drámai mértékű visszaesése, részben a KGST piacok összeomlása miatt, a hazai élelmiszeripar termékei iránti kereslet számottevően csökkent. Tetézte a bajt, hogy az élelmiszeripar több ágazata szinte kizárólag a szovjet piacra termelt az ottani igényeknek megfelelő termékeket. E termékpaletta nyugati piacokra való konvertálása nem volt lehetséges. Az egy főre jutó fogyasztás termékfelelőségtől függően 5–30%-kal esett két év alatt. A legnagyobb mértékben a hús és a tej, illetve tejtermékek fogyasztása csökkent (KSH 1992).

A rendszerváltást kísérő makrogazdasági-pénzügyi válság (22 milliárd USD külső adósság, a hagyományos piacok elvesztése a KGST megszűnése miatt) pillanatok alatt elérte az agráriumot is. Az új kormány – lévén más választása nem volt – azonnali megkorító intézkedéseket kellett hoznia a költségvetési hiány lefaragása céljából. Az ágazatot különösen keményen érintette az alapvető élelmiszerek fogyasztói ártámogatásának megszüntetése, a mezőgazdasági termelőknek és az élelmiszeripari vállalatoknak nyújtott támogatások drasztikus csökkentése, beleértve az exportszubvenciókat és az ipari eredetű inputanyagok (műtrágya, növényvédő szerek) beszerzési ártámogatását is. 1990 és 1993 között az élelmiszergazdaság költségvetési támogatási kerete az 1989. évinek kevesebb, mint a felére csökkent (1993 : 45,95 milliárd Ft). Az agrárgazdaság gyenge külpiazi versenyképességét szemlélteti az a tény, hogy a rendszerváltás utáni években a teljes költségvetési támogatási keret több mint felét az exportszubvenció tette ki (1993: 25 mrd Ft).

A privatizációs és kárpótlási folyamatok hatására kialakult ésszerűtlen birtokszerkezet problémáit tovább növelte az élelmiszeripar privatizációja. A tulajdoni szerkezet változása, a külső piacok szűkülő felvétele, a csökkenő exporttámogatások az export árualap értékének drasztikus csökkenéséhez vezettek (Varga 2007). Ezzel szemben a másik oldalon a külkereskedelem liberalizálása, az EU exporttámogatások növekedése, az élelmiszeripari cégek külföldieknek történő eladása, valamint a külföldi kiskereskedelmi láncok térhódítása jelentősen növelte az importot (Gulyás 2009).

20 évvel a rendszerváltás után a mezőgazdaság a GDP-nek mindössze 3–4 százalékát adja, a teljes agrobiznisz viszont 12–13 százalékát. A szektor stratégiai szerepét még ma is sokan a komoly devizatermelő képességében látják, importfedezettsége 1,6 (azaz a behozatalnál 60 százalékkal magasabb a kivitel értéke). Ez az arány még mindig jelentős, pedig az elmúlt 20 évben folyamatos és érezhető volt a csökkenés.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Balázs P. (1998): Magyarország és az Európai Unió (1998). In: Kende Tamás (szerk.): Európai közjog és politika. Budapest, Osiris.
- Barát M. (1994): A magyar gazdaság vargabetűje. Budapest, Aula.
- Bekker Zs. (1995): Rendszerválság. Alkalmazkodási folyamatok a kelet-európai országokban 1970–1990 között. Budapest, Aula.

- Borszéki É. (1988): Támogatások szerepe, hatása az élelmiszer-gazdaságban. In: Árak, adók, támogatások az élelmiszer-gazdaságban. AKI, 1988. április.
- Botos K. (1989): Agrárpolitikánk pénzügyi kérdései. Gazdálkodás XXXIII. Évf. 4. sz.
- Botos K.–Patai M.–Szalkai I. (1980): Pénzügyek és nemzetközi gazdasági kapcsolataink. Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- Castells, M. (2007): Az évezred vége. Az információ kora. III. kötet. Bp. Gondolat – Infonia.
- Cseszka É. (2008): Rendszerválság. Magyar gazdaságtörténet 1978-1989 között. Heller Farkas Füzetek, 2008/1. sz.
- Éliás A. – Sebők E. – Ujhelyi T. (1980): A mezőgazdasági és élelmiszeripari termékek az új világ-gazdasági helyzetben. Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó
- Fertő I.–Juhász P.–Mohácsi K. (1991): Az agrárrendszer válsága és a kibontakozás lehetőségei. In: Jelentések az alagútból. Budapest, Pénzügykutató Rt.
- Gajdos G.–Éliás A. (1978): Az agrár-külpiac megítélése. Bp. AKI. 1978. január.
- Gazdag L. (2009): Magyarország úttévesztése. A rendszerváltás közgazdaságtana. Bp. Mundus Kiadó.
- Gulyás L. (2009): A magyar gazdaság története a rendszerváltástól napjainkig. In: Gulyás László (szerk.): A modern magyar gazdaság története Széchenyitől a Széchenyi tervig. JatePress, Szeged. 75–188. pp.
- Kaposi Z. (2007): A magyarországi energiapolitika változásai a tervgazdasági rendszer időszakában. In: Botos Katalin (szerk.): 1956: Fordulópont a gazdaságpolitikában. Szeged, SZTE Gazdaságtudományi Kar.
- KSH (1992) Mezőgazdasági Zsebkönyv.
- Marton Á. (1978): Külkereskedelmi áraink az 1970-es években. Statisztikai Szemle, 1978/4.
- Schlett A. (2007): Sziget a szárazföldön. A Bábolnai Állami Gazdaság története 1960 és 1990 között. Budapest, Szent István Társulat.
- Schlett A. (2011): Másolás – adaptáció – útfüggőség. Az agrártechnikai forradalom közgazdasági tanulságai. In: Mában élő tegnapok. (Szerk. Fröhlich Ida) Khronosz. Piliscsaba, 159–177.
- Schlett A. (2012): Success and Failure of the Hungarian Agrarian Model. Arhivele Totalitarismului/ Totalitarianism Archives, No. 74–75. 1–2/2012. 96–108.
- Szollár Gy. (1984): A mezőgazdasági ár- és költségviszonyok alakulása az 1970-es évtizedben, összehasonlítva a világgpiaci tendenciákkal. Budapest, AKI, 1984. No. 4.
- Vági F. (1986): Vállalatiság és gazdaságirányítás. Gazdálkodás, 1986. No. 4.
- Varga Gy. (1989): Az agrártermelés növekedésének és strukturális átalakulásának változatai. Gazdálkodás. XXXIII. Évf. 1989/4. sz.
- Varga Zs. (2007): Földtulajdon és földhasználat Magyarországon a rendszerváltás után. In: Honvári János (szerk.): 20. századi magyar gazdaság és társadalom. Győr. SZIE.
- Varga Zs. (2008): Mezőgazdasági reformelképzelések és megvalósításuk politikai korlátai a nyolcvanas évek második felében. In: Majtényi György és Szabó Csaba (szerk.): Rendszerváltás és Kádár-korszak. Budapest, Kossuth Kiadó.

AZ ÖKOTURIZMUS NÖVEKVŐ NÉPSZERŰSÉGE HAZÁNKBAN

RAFFAY ZOLTÁN*

SUMMARY

In the last decades ecotourism has been one of the fastest growing sectors of the dynamically developing tourism industry. It is not accidental this sort of tourism arose the interest of many in the last thirty years: the development of mass tourism, and in the wider environment the recognition of the issues of global problems and the growing concern of the human kind about these challenges, together with the spread of the idea of sustainable tourism, responsible tourism aiming at minimising the negative socio-economic and environment impact of travels and stays – these all promoted the development of ecotourism. With some delay, these trends have also become common in Hungary, and ecotourism is now a dynamically growing tourism activity in Hungary too, indicated, among other things, by the increased role of ecotourism in tourism development documents and the enlarged ecotourism supply.

Keywords: ecotourism, sustainable development, national park, tourism development documents

ÖSSZEFOGLALÁS

Az ökoturizmus az elmúlt évtizedekben az amúgy is dinamikus növekvő turizmus szektoron belül is a leggyorsabban fejlődő ágazatok közé tartozik. Nem véletlen, hogy e turisztikai tevékenység az elmúlt harminc évben került a figyelem középpontjába: a szektoron belül a turizmus tömegjelenséggé válása, a tágabb környezetben pedig a globális problémák felismerése, valamint a rájuk irányuló figyelem erősödése és a fenntartható fejlődés eszméjének térnyerése mind a turizmus fenntartható fejlesztésére, a turizmus negatív társadalmi-gazdasági-környezeti hatásait minimalizáló felelős turizmus fejlesztésére ösztönzött. Magyarország némi fáziskéséssel követte a trendet, és az ökoturizmus ma már hazánkban is a turizmus dinamikus fejlődő ágazatai közé tartozik, amit mutat a turizmusfejlesztési dokumentumokban való mind markánsabb megjelenése, és az ökoturisztikai kínálat dinamikus fejlődése is.

Kulcsszavak: ökoturizmus, fenntartható fejlődés, nemzeti park, turizmusfejlesztési dokumentumok

Bevezetés

A XX. század második felére egyre több aggasztó jelenség utalt arra, hogy a jóléti társadalmak egyoldalúan növekedés- és fogyasztásorientált szemlélete szükségszerűen zsákutcába vezet: a növekedés nem tartható fenn a végtelenségig egy véges rendszerben. Az emberiség ökológiai lábnyoma az 1980-as évekre akkora lett, ami meghaladja a Föld hosszú távú regenerációs képességét. Nem véletlen, hogy számos nemzetközileg is elismert tudós már ekkor felhívta a figyelmet mindazokra a gondokra, amelyeket mára leginkább globális problémák néven kerültek be a köztudatba és amelyek mára sajnos kétségbevonhatatlanul az emberiség előtt álló legnagyobb kihívásokká váltak.

* Főiskolai docens, Pécsi Tudományegyetem Illyés Gyula Kar, Szekszárd.

A Nobel-díjas osztrák etológus, Konrad Lorenz több könyvet is szentelt a témának (Ember voltunk hanyatlása, Mentsétek meg a reményt, A civilizált emberiség nyolc halálos bűne). Ez utóbbi könyvben már 1973-ban a következőket nevezte meg mint az emberiség előtt álló legnagyobb kihívásokat:

- a föld túlnépesedése;
- a természetes élettér elpusztítása;
- versenyfutás önmagunkkal;
- az érzelmek fagyhalála;
- az emberiség genetikai széthullása;
- a tradíciók lerombolása;
- a dogmák hatalma;
- az atomfegyverek.

Látható, hogy e listán „előkelő” helyen szerepel a környezet rombolása, csupán bolygónk túlnépesedése előzi azt meg. A Római Klub első két jelentése szinte pontosan ezekben az években jelent meg (1972, Meadows-jelentés: „A növekedés határai”; 1974 Mesarovic–Pestel világmodellje, a „Fordulóponton az emberiség”). A tudósok e klubjának további jelentései megoldási javaslatokat is felvázoltak az emberiség számára (1976, Tinbergen: „A nemzetközi rend átalakítása” című munkája, avagy a RIO Jelentés; 1977, László Ervin és munkatársai: „Célok az emberiség számára”; 1978: Gábor Dénes és munkatársai, „Hulladék korszak után”; 1979: „A tanulásnak nincsenek határai” stb.) – mindezidáig sajnos úgy tűnik, nem sok sikerrel, mint ahogyan Ernst. F. Schumacher „A kicsi szép. Tanulmányok egy emberközpontú közgazdaságtanról” című művének gondolatisága sem vált mára a közgazdaságtan mainstream megközelítésévé.

Nem csupán a tudósok figyelmét keltette fel a környezet egyre aggasztóbb méretű rombolása, hanem számos művészt is. Az elektronikus zene francia óriása, Jean-Michel Jarre 1976-ban megjelent „Oxygene” című albumának borítója egy pusztai koponyát ábrázol, amelyről foszlik le, pusztul a föld, az élet (1. ábra).

1. ábra. Jean-Michel Jarre „Oxygene” albumának borítója

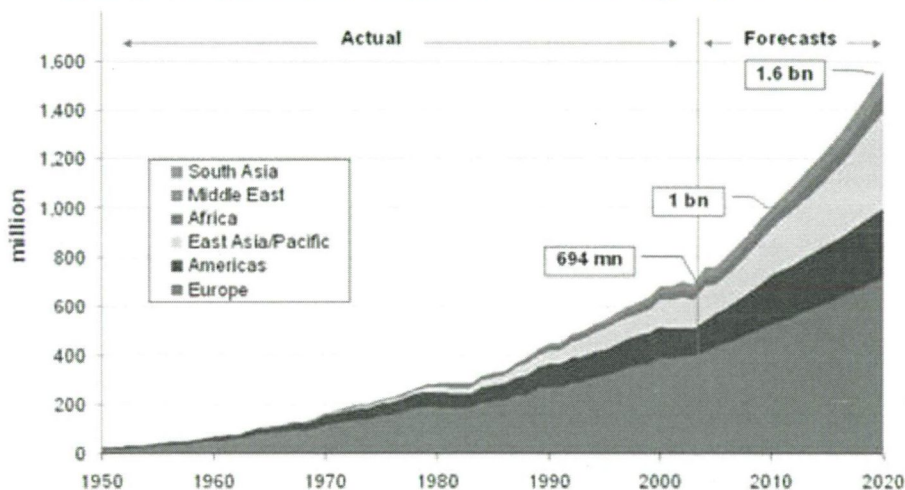


Forrás: www.jeanmicheljarre.com

Sajnálatos módon a környezet rombolásából a turizmus is kiveszi a részét. A turizmus a „béke iparága”, a „XXI. század iparága”, hogy csak kettőt említsünk a szektor jelentőségét mutató hangzatos jelzők közül. Az emberiség történetének legnagyobb részében keve-

sek kiváltságának számító utazás mára tömegjelenséggé vált, a technikai fejlődésnek, a fizetett szabadsághoz való általános jognak, az emberiség kulturális, műveltségi szintjének emelkedésével és más tényezőknek köszönhetően ma nagyságrendekkel többen utaznak, mint akár csak néhány évtizeddel ezelőtt. A II. világháborút követő néhány évben a világon összesen realizált turistaérkezések száma nem érte el a ma évente Magyarországra érkező turisták számát. Globálisan a turistaérkezések száma elérte az egymilliárdot, és az UNWTO (United Nations World Tourism Organisation, az ENSZ Turisztikai Világszervezete) előrejelzése szerint 2020-ra elérheti a másfél milliárdot (2. ábra). A turizmus a gazdasági fejlődés hagyományos mérőszámának tekintett GDP alakulásában is komoly tényezővé vált, egyes országokban akár a megtermelt jövedelem tizedét vagy még többet előál-
lítva.

2. ábra. A turistaérkezések számának alakulása a világban, 1950–2020



Forrás: www.unwto.org

A turizmus dinamikus fejlődésével azonban hamarosan az egyoldalúan hangsúlyozott pozitív hatások mellett megjelentek a szektor negatív hatásai is.

A turizmus és a természeti környezet kapcsolata

Az ipari forradalom előtt az emberiség környezetbarát eszközökkel közlekedett, az ipari forradalommal kezdődően azonban a lovas kocsikat, vitorlás hajókat a széntüzelésű, gőzzel hajtott járművek váltották fel. A turizmus és környezet kapcsolatának kölcsönhatásai a 20. sz. derekán erősödtek fel, amikor a motorizáció révén tömegessé vált a turizmus és megnőtt a hosszabb távolságokra utazók száma.

A (tömeg)turizmus környezetkárosítással jár. Vannak hatások, amelyek egyértelműen beazonosíthatók, szembeűnő, illetve egyértelmű jelei vannak, ilyen például a szemetelés, rongálás, építkezés. Ezzel szemben a közvetett hatások beazonosítása már nehezebb, mert a hatás legalább egy köztes tényezőn megy keresztül, illetve keveredik azokkal, míg megjelenik környezetünkben – például az utazásokhoz szükséges szállítójárművek károsanyag-kibocsátása.

Megjegyzendő, hogy a turizmus és környezet közötti kapcsolat kétirányú viszony.

Nemcsak a turizmus hat a környezetre, a hatás fordított arányban is fennáll, még ha a természeti környezet befolyásolása a turizmus fejlődésére nem olyan intenzív és nem olyan gyakori is, mint fordítva.

A turizmus hatása a környezetre

A turizmus az egyik leggyorsabban növekvő ágazat, így egyre nagyobb terhelést ró környezetére, hiszen a turizmus környezethasználattal jár (a turizmus bármely definíciója tartalmazza az utazás, a helyváltoztatás fogalmát).

A legnagyobb környezeti károk a legnépszerűbb turisztikai célterületeken, desztinációkban jelentkeznek. A látogatások – mivel különleges értékek, természeti ritkaságok bemutatásáról van szó – gyakran a védett területek, nemzeti parkok felé irányulnak. Számos esetben a környezeti terhelés nemcsak térben, hanem időben is koncentrált a turizmus szektorra jellemző szezonális következtében. A tömegturizmus zsúfoltságával és a kísérő közlekedési káosszal számos téren érzékelteti kellemetlen hatását és terheli, károsítja környezetét. Ennek formái:

- A levegő szennyezése: a közlekedési eszközöket jelenleg legnagyobb részben különböző kőolajszármazékok hajtják, amelyek emissziója károsítja a levegőt és az ökoszisztémát. A zajszennyezés mint mesterséges eredetű hanghatás a környezet élőlényeinek életét zavarja;
- A föld szennyezése: ahol megjelennek a turisták, ott általában szemetet is hagynak maguk után. Az üdülőterületeken nagyarányú az egyszer használatos, legkevésbé sem környezetkímélő eszközök használata. A talaj kémiaiilag károsodhat a forgalmas közlekedési utak mentén, míg a taposással tömörödik, ezáltal fizikailag romlik a minősége. A felszínt borító növénytakaró eltávolításával a talajerózió erősödik – ez jelentkezhet sípályák kialakítása után is –, de a kőzetek is károsodnak a hegymászás során falba vert rögzítők, illetve cseppkövek letörése miatt;
- A víz szennyezése: a turizmus tevékenysége során kommunális szennyvizek tisztítatlanul kerülhetnek vissza a természetbe. Fürdőhelyeken a napozószeres használata is szennyezheti a vizeket, akárcsak a vízi járművek által kibocsátott olaj és üzemanyag. Az illegális mólóépítések és feltöltések, azaz az önkényes vízfoglalás miatt nagymértékben lecsökkent a vízpartokon a náddal, sással borított területek egy jelentős része.
- Az élővilág károsodása gyűjtés, pusztítás, rongálás miatt, illetve az emberi jelenlét az állatokat megzavarja, akár a természetes szaporodásukat is gátolhatja. A turizmus infrastruktúrájának kiépítése az élőlények életterének leszűküléséhez vezet, illetve a turizmus miatt megnövekedett közúti forgalom miatt gyakoribbá válhat az állatok elütése;
- A tájkép károsodása: tájrombolást eredményez a sípályák, felvonók, utak, légvezetékek, lovaglóösvények stb. kiépítése, továbbá nem az adott területbe (tájba) illő egyéb építkezés.

A környezet terhelésével, károsításával a legtöbb esetben éppen azt az erőforrást terheljük, mely a turisztikai attrakciót kínálja. Nem véletlenül van a turizmusnak egy, az előzőekben említettekkel ellentétben kifejezetten negatív kicsengésű megnevezése is, ami nem más, mint az „öngyilkos iparág”.

A turizmus megfelelő ellenőrzés és menedzsment esetében pozitív hatást is gyakorolhat a természetes környezetre:

- A védetté nyilvánítások területeket védenek meg a későbbi (nemcsak turizmus miatti) károsítástól;
- Az idegenforgalmi desztinációk térségében általában felerősödik az igény a lakosság és önkormányzat részéről is, hogy környezetüket szépítsék, parkosítsanak, virágosítsanak;
- Az adott területen honos növényfajták átgondolt betelepítésével a növényvilág gazdagodik;
- A turizmushoz köthető oktatás, felvilágosítás nagyban hozzájárul a szemléletváltáshoz, a környezettudatos magatartásforma kialakításához;
- A turistautak mentén kialakított infrastruktúra már olyan pozitív behatásként értelmezhető, mely a környezet élővilágát már kevésbé zavarja, viszont a látogatók együttműködésével jótékony hatással van a természetes állapotok megőrzésére: például tájékoztató táblák, turistajelzések, szemétgyűjtők kihelyezése, kijelölt tűzrakóhelyek biztosítása, turistautak kijelölése, természetes illetve mesterséges kilátó létesítése. Ezen utak többségével szabályozható a látogatók által bejárt terület, így a taposás, károkozás nagyban csökkenthető.

Válasz a kihívásokra: az ökoturizmus

A 1992-es Rio-i Csúcsértekezleten a világ legtöbb országa aláírta a fajok és a természetes élőhelyek védelméről szóló megállapodást. A Rio-ban aláírt szerződés részét képezte az „Elővigyázatosság alapelve”, amely azt fogalmazza meg, hogy az erőforrások hasznosítását csak abban az esetben szabad engedélyezni, ha a felhasználó bizonyítani tudja azt, hogy tevékenysége nem veszélyezteti a biodiverzitást, vagyis a természeti erőforrások felhasználását a hosszú távú fenntarthatóság érdekében vizsgálni és tervezni kell. Ezt minden gazdasági tevékenységnek, így értelemszerűen a turizmusnak is figyelembe kell vennie. A fenntartható turizmus és az ökoturizmus abból a felismerésből alakult ki, hogy milyen érzékenyek és népszerűek a természeti jelenségek, illetve hogy a vendégek fogadásával foglalkozó személyek és a vendégek közti interakciók, valamint a kulturális örökség érzékenységeinek figyelembe vétele a fenntarthatóság megvalósításának alapvető feltételei közé tartoznak.

Az UNWTO kidolgozta a fenntartható turizmus fogalmát, és ezt a definíciót használja az Európai Unió is: „A fenntartható turizmus fejlesztése oly módon elégti ki a mai turisták és vendégfogadó régiók igényeit, hogy egyben megóvja és fejleszti a jövő lehetőségeit. A fenntartható turizmus gyakorlása az erőforrásokkal való gazdálkodás olyan formáit segíti elő, amelyek révén kielégíthetők a gazdasági, társadalmi és esztétikai igények, párhuzamosan a kulturális integritás, az alapvető ökológiai folyamatok, a biológiai sokféleség és az élővilág rendszereinek fenntartásával.”

Az IUCN (International Union for Conservation of Nature and Natural Resources – a világ hivatalos természetvédelmi szervezete) Ökoturizmus Programjának megfogalmazása szerint „az ökoturizmus a környezetért felelősséget vállaló utazás és látogatás a viszonylag zavartalan természeti területeken, azok természeti, valamint jelen és múltbeli kulturális értékeinek élvezete és értékelése céljából, úgy, hogy kíméli azokat a látogatás káros hatásainak mérséklésével, valamint a helyi népesség társadalmi, gazdasági előnyökhöz juttatásával”.

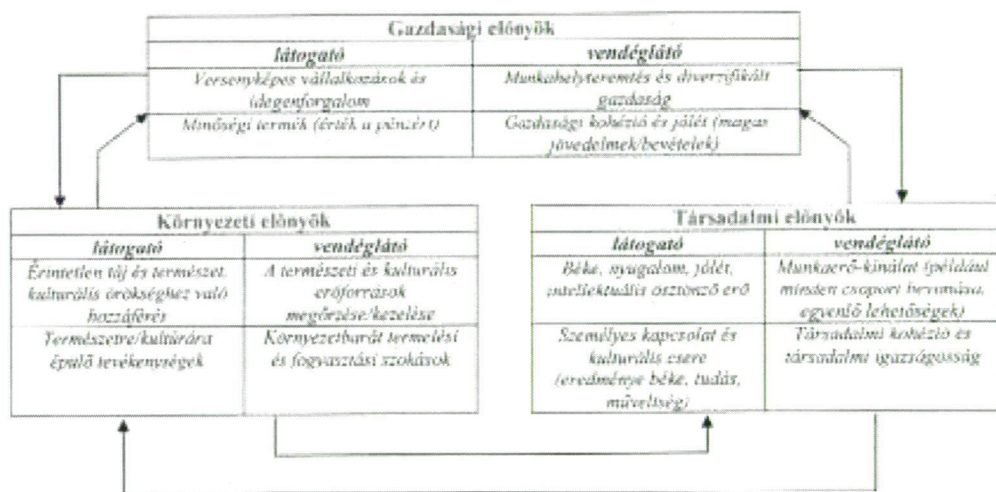
A Konferencia Ökoturizmus szekciójának jelentése szerint: „Az ökoturizmus egyaránt jelent egy gyűjtőfogalmat és egy szemléletet. Mint gyűjtőfogalom a turizmus olyan különböző formáit jelenti, amelyek a természeti biológiai erőforrások fenntartható használatán

alapulnak, az adott ökoszisztéma teherbíró képességén belül ... Az ökoturizmus egyúttal egy szemléletet is jelent, amely a turizmus valamennyi formájának fenntarthatóvá tételét célozza, hogy a turizmus járuljon hozzá az ökoszisztéma megőrzéséhez vagy helyreállításához, és ne járjon negatív hatásokkal a természeti erőforrásokra.”

Megjegyzendő, hogy számos más definíció (ökoturizmus, szelíd turizmus, zöld turizmus, lágy turizmus, természeti turizmus) is napvilágot látott már a jelenség leírására. Az ökoturizmus tartalmát, feltételrendszerét, működési körülményeit tekintve ugyanakkor minden definíció egyetért.

Optimális esetben az összes turisztikai tevékenységnek és az összes piaci szegmensnek magáévá kellene tennie az ökoturizmus mint szemléletmódot. Ez különösen fontos a természeti és kulturális örökségre alapozott turizmus esetében, ahol potenciálisan magasabb a célállomás környezete, illetve társadalmi-gazdasági szerkezete károsításának a kockázata, arról nem is beszélve, hogy amint turizmus egyre nagyobb tömegeket érint az elkövetkező évtizedekben, elkerülhetetlenül nagyobb nyomás nehezedik majd ezekre a területekre. Az alábbi ábra (3. ábra) bemutatja, milyen előnyök származhatnak a látogató turisták és a vendégfogadó régió lakossága számára a fenntartható turizmusból – gazdasági, környezeti vagy társadalmi téren.

3. ábra. Az ökoturizmus előnyei



Forrás: Swedish Ecotourism Society 2005

Gazdasági előnyök

A látogató szempontjából gazdasági előnyről akkor beszélhetünk, ha a látogatók úgy értékelik, értéket kapnak az adott élményben való részvételért kifizetett pénzükért. Ez akkor történik meg, ha versenyképes vállalkozások és jó idegenforgalmi infrastruktúra található a meglátogatott területen.

A vendégfogadók gazdasági előnye a teremtett munkahelyekből származik, illetve a helyi gazdaság diverzifikálódásából, amely révén a helyi közösség kevésbé függ egy korlátozott számú munkalehetőségtől. A fenntartható turizmus a vállalkozások közötti együttműködéshez és azok specializációjához vezet, amelynek az eredménye nagyobb hatékonyság és ezáltal magasabb jövedelmezőség.

Környezeti előnyök

A látogatók szempontjából környezeti előnyről akkor beszélhetünk, ha tájképi szépségben van részük. Ez abban az esetben áll fenn, ha elérhető számukra a természet és a történelmi jelentőségű területek, és ha lehetőségük nyílik a természetben folytatott vagy kulturális tevékenységek gyakorlására. Ezeket a tevékenységeket oly módon kell szervezni, hogy a látogatók elfogadják a kulturális és természeti örökség megóvása érdekében hozott védelmi intézkedéseket.

A vendégfogadók szempontjából környezeti előnyről akkor beszélhetünk, ha a turizmust a természet és a kulturális örökség védelmét szolgáló eszköznek tekintik. A környezet számára előnyös, ha az idegenforgalom a turisták és a helyi közösség környezetbarát termelési és fogyasztói szokásait erősíti.

Társadalmi előnyök

A látogatók szempontjából társadalmi előny akkor áll fenn, ha a turisták otthonosan érzik magukat, mert az idegenforgalom tiszteletben tartja a vendégfogadók életmódját és kultúráját. A béke, nyugalom, jólét, intellektuális ösztönző erő stb. akkor érhető el, ha az idegenforgalom kialakításánál figyelembe veszik a társadalmi tényezőket. A fenntartható turizmusnak ösztönöznie kell a személyes kapcsolatteremtést és kultúrák közötti értékcserét, hogy a látogató alaposabb ismereteket szerezhessen a meglátogatott helyről. Remélhetőleg ez hozzájárul a különböző kultúrák és népek jobb megértéséhez.

A vendégfogadók jobb, tartósabb és nagyobb számú munkahelyre tehetnek szert, amivel javíthatnak életszínvonalukon. Ha a vendégfogadók érzékelik ezeket az előnyöket, a társadalmi igazságosság színvonala is emelkedik. A vendégfogadók így érzékelik, hogy részei annak a közösségnek, amelyben élnek. Ily módon a látogatók és a vendégfogadók közötti kapcsolatok alakulnak ki, amelyek során a vendégfogadók meg akarják osztani élményeiket a vendégekkel.

Az ökoturizmus története Magyarországon

Az ökoturizmus legrégebbi formája a szervezett természetjárás, amely már a XIX. század végén elindult Magyarországon (ebben komoly szerepet játszott a Magyar Természetbarát Szövetség). Az ökoturizmus tudatos fejlesztése azonban csak az 1990-es évek elején indult el hazánkban (elsősorban civil szervezetek és nemzeti parkok kezdeményezésére), majd az évtized közepén az ökoturizmus oktatása is megindult állami képzési intézményekben. Az állami szervek ökoturisztikai szerepvállalásának tekintetében fontos évszám 1998, amikor a Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium Természetvédelmi Hivatala kezdeményezte egy ökoturizmus fejlesztésével foglalkozó szakmai csapat létrehozását. 1999-ben jött létre a (z azóta sajnos megszűnt) Magyar Turisztikai Egyesület (MATUR) ökoturizmus tagozata. Az ezredfordulóra megnőtt a hazai nemzeti parkok száma: hazánk első nemzeti parkját, a Hortobágyi Nemzeti Parkot 1973-ban alapították (csaknem pontosan száz évvel a világ első nemzeti parkja, a Yellowstone National Park alapítása után és több mint hatvan évvel az első európai nemzeti parkok 1909-es létrehozását követően¹, és 2002-ben már 10 park működött Magyarországon (a tervek között

¹ Jelzésértékű, hogy a környezetvédelem terén több évtizedes a lemaradásunk a fejlett ipari államokhoz képest, igaz azonban, hogy éppen megkésétt iparosodásunk miatt a környezet állapota is érintetlenebb maradt hazánkban, mint Nyugat-Európa legtöbb államában.

szerepel egy 11., a Zempléni Nemzeti Park létrehozása is). Az 1990-es évek második felében megjelentek ökoturizmus szervező utazási irodák is Magyarországon.

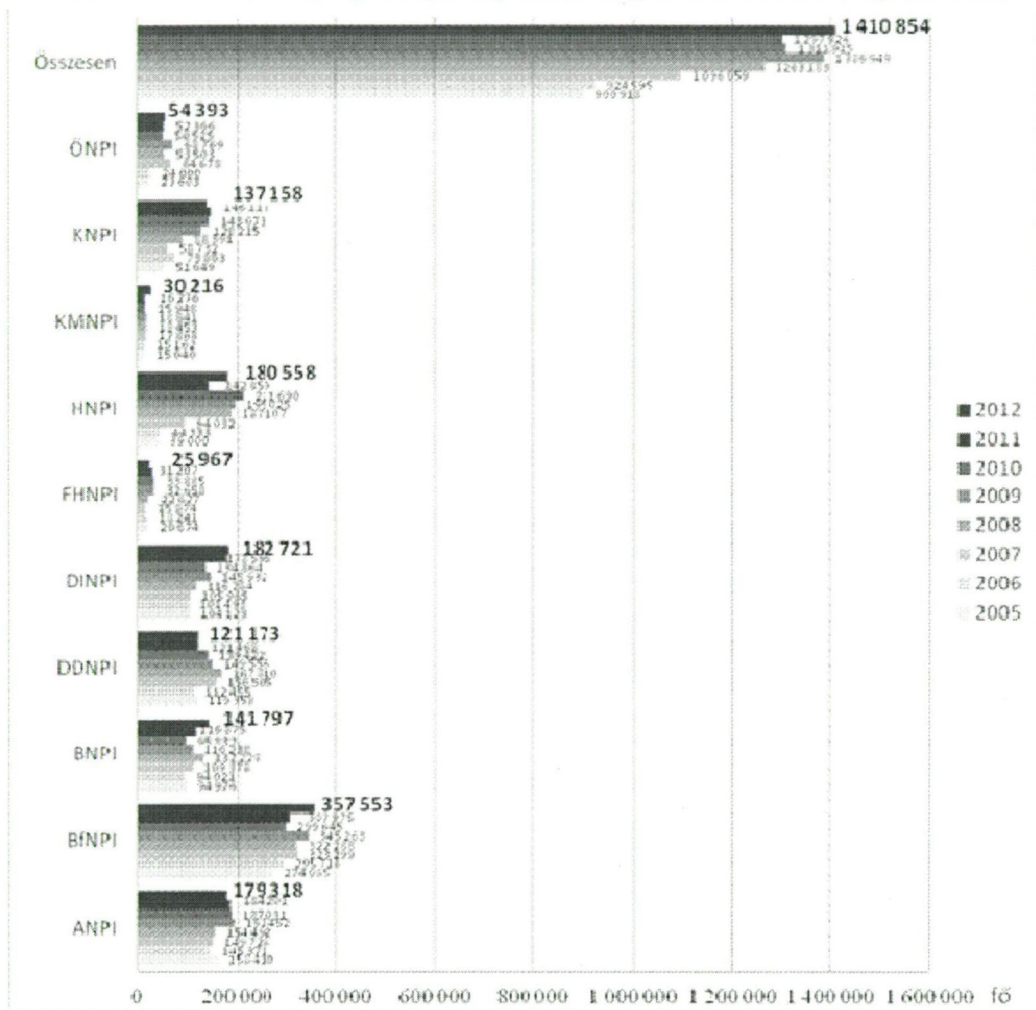
Az ökoturizmus fejlesztéséből és menedzsmentjéből az állami, az önkormányzati, a civil és az üzleti szektor is kivetheti a részét, leghangsúlyosabbnak azonban jelenleg az állami szektor, elsősorban a nemzeti parkok igazgatóságainak ökoturisztikai szerepvállalása mondható.

Az egyes szektorok lehetőségei és feladatai az ökoturizmusban az alábbiak:

- Állami szektor: bár a turizmus fejlesztésében közvetlenül az üzleti szektor jelentősége a legnagyobb, az állami szervek is nagyon sokat tehetnek az ökoturizmus fejlesztése, illetve a fejlesztésekhez szükséges keretfeltételek megteremtése érdekében. Magyarországon ráadásul a védett területek, nemzeti parkok stb. döntő többsége állami tulajdonban és kezelésben van, ami kiemeli az állami szektor szerepét az ökoturizmus fejlesztésében. Az állam konkrétan az alábbi tevékenységek révén segítheti az ökoturizmus ügyét: tervezés (fejlesztési tervekbe, koncepciókba, stratégiákba és operatív programokba beépíteni az ökoturizmus szempontjait); jogszabályok, ösztönzők alkotása; földhasználat szabályozása; fejlesztések (például kerékpáros és lovas útvonalak építése, kiserőművek utak felújítása, közösségi közlekedés korszerűsítése); turisztikai marketingfeladatok ellátása; képzés, oktatás; kutatás (például a turisztikai célterületek terhelhetőségét megállapító objektív mérési módszer kidolgozása és indikátorok meghatározása); közbiztonság, közegészségügy biztosítása/javítása; partnerség (az önkormányzatok, a civil szervezetek és az üzleti szféra irányában); nemzetközi feladatok, kötelezettségek vállalása;
- Helyi önkormányzatok: közreműködhetnek a tervezési folyamatokban, ellenőrző, hatósági szerepet tölthetnek be, helyi rendeleteket alkothatnak és ösztönzőket alkalmazhatnak a turizmus fellendítése érdekében. Számos tevékenységük hasonlít az állami szervekéhez: tervezés; ösztönzés; szabályozás, engedélyezés; ellenőrzés; infrastruktúra fejlesztése és fenntartása; szolgáltatások nyújtása; attrakciók menedzselése, megóvása; programok szervezése; közbiztonság, közegészségügy biztosítása/javítása; promóció, információnyújtás; oktatás, képzés szervezése; (öko)turisztikai együttműködésekben való részvétel;
- Civil szféra: a civil szervezeteknek három alapvető feladatuk van az ökoturizmus fejlesztésében: közfeladatok ellátása, lakossági igények közvetítése; érdekérvényesítés, kontroll; mintaértékű programok, szemléletformálás; illetve egy negyedik feladat: úttörő kezdeményezések felvállalása, modellek, eszközök, módszerek kidolgozása olyan szakterületeken, amelyek a közvélemény és a szakma előtt kevésbé ismertek, de a közösség számára hasznosak (mint például az Aktív Szabadidő és Környezeti Nevelés Dél-Dunántúli Összefogás a Dél-Dunántúlon);
- Üzleti szféra: az üzleti szektor, a vállalkozások (lehetnek) a legfontosabbak a turizmus fejlesztésében: ők építik ki és üzemeltetik a turizmus működéséhez szükséges infrastruktúra nagy részét, és többnyire náluk jelentkezik az ökoturizmusból származó anyagi haszon is. Az üzleti szektor saját jól felfogott érdekében is szerepet kell, hogy vállaljon az ökoturizmus fejlesztésében, mert a tiszta környezet, a természeti és kulturális értékek állapota, élvezhetősége saját létalapját jelenti. Az üzleti szektor a következő feladatok vállalásával veheti ki részét az ökoturizmus fejlesztéséből: szálláshely-szolgáltatás (környezetkímélő megoldásokkal); utazási irodák működtetése; etikai kódex kidolgozása (mint amilyen például az American Society of Travel Agents, Amerikai Utazási Irodák Szövetsége tízparancsolata az ökoturizmusról); túravezetés biztosítása; kölcsönzők (környezetbarát közlekedési eszközök, például ke-

rékpárok és kenek kölcsönzése); helyi termékek árusítása; tematikus útvonalak kidolgozása (például borutak, irodalmi túrák stb.); minősítési rendszerek kidolgozása (amelyre remek példát ad a Swedish Ecotourism Society, Svéd ökoturizmus Társaság kézikönyve, amely az „Út a fenntartható vidékfejlesztéshez az ökoturisztikai minősítési rendszereken keresztül” címet viseli).

4. ábra. A nemzeti park igazgatóságok regisztrált látogatószáma hazánkban, 2005–2012



Forrás: <http://www.turizmusonline.hu>

Számos példa bizonyítja, hogy nem csak a kimondottan turisztikai profilú, hanem a turizmussal csak mellékes tevékenységként (hobbiként?) foglalkozó gazdasági szervezetek is felvállalhatnak sikeres ökoturisztikai kezdeményezéseket.² A Sárbogárd melletti Aranypony Zrt. Magyarország legnagyobb haltermelő gazdaságai közé tartozik. Termelésük jelentős részét nem a halfogyasztást szolgáló közvetlen piaci értékesítés, hanem a horgászegyesületi

² Voltaképpen a nemzeti parkokat sem turisztikai céllal hozták létre, mégis tevékenységükben egyre hangsúlyosabb az ökoturisztikai szerepvállalás.

kezelésen levő vizek haltelepítését szolgáló pikkelyesek teszik ki (ezzel közvetve a horgászturizmus ügyét is szolgálják), de saját horgászcentrumuk és ökoturisztikai bemutató központjuk is van, amelyek a cég forgalmának növekvő (bár az alaptevékenységhez viszonyítva nem túl jelentős) részét adják (www.retimajor.hu). Hasonlóképpen a Balatoni Halászati Zrt. is komoly lehetőséget lát a horgászturizmusban, illetve horgászturisztikai rendezvények (pl. látványhalászatok) szervezésében (www.balatonihalaszat.hu).

A nemzeti parkok kiemelt szerepvállalását a hazai ökoturizmusban az Országos ökoturizmus fejlesztési stratégia is hangsúlyozza. Az elmúlt években a nemzeti parkok látogatottsága örvendetes mértékben nőtt, 2013. február végi adatok szerint (Vidékfejlesztési Minisztérium tájékoztatása) a 2012-es évben megdöntötte a 2009-es rekordot: 1,4 millió vendég vett részt a hazai nemzeti park igazgatóságok által szervezett ökoturisztikai programokon, illetve kereste fel az igazgatóságok által fenntartott ökoturisztikai létesítményeket.

A látogatószám az előző évihez képest 10%-kal növekedett, szemben a belföldi vendégforgalom 3,6%-os növekedésével. A növekedés a bővülő programkínálatnak, az újonnan átadott létesítményeknek, a meglévő létesítmények fejlesztésének, a marketingben a Magyar Turizmus Zrt.-vel való együttműködésnek is köszönhető (http://www.turizmusonline.hu/aktualis/cikk/csucsot_dontott_a_nemzeti_parkok_latogatottsaga, letöltés időpontja: 2013. március 27.).

Az ökoturizmus a magyar turizmusfejlesztési dokumentumokban

A 2008-ban készült Országos ökoturizmus fejlesztési stratégia (Pannon Egyetem Turizmus Tanszék – Aquaprofit Zrt., 2008) tartalmazza az országos szintű fejlesztési dokumentumok (Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia, Új Magyarország Fejlesztési Terv ROP-ok ökoturisztikai vonatkozású részeinek értékelését, így ezek ismertetésétől eltekintünk. Az alábbi néhány bekezdésben a (turisztikai) régiók fejlesztési dokumentumainak ökoturisztikai célzatú elemzése olvasható.

Összességében elmondható, hogy a (zömmel a 2000-es évek közepén, a 2007–2013-as programozási időszakra készített) turizmusfejlesztési dokumentumok mindegyike tartalmaz ökoturisztikai elképzeléseket, de ezek hangsúlya az adott régió turizmusfejlesztésén belül nagymértékben eltérő (ami teljes egészében érhető a régiók eltérő adottságai miatt). Kifejezetten ökoturisztikai régióként egyetlen turisztikai régió, a Tisza-tó definiálja magát, az itteni fejlesztési elképzelésekben elsődleges szerepet kap az ökoturizmus. A régió Magyarországon elsőként nyerte el a Village+ ökoturisztikai védjegyet, ezzel bekapcsolódva az ökoturizmus nemzetközi hálózatába. A régió jövőbeni legfontosabb elsődleges kínálata a természeti értékeket, élőhelyeket, a flórát és faunát részletesen és szemléletesen bemutató ökoturizmus.

Az Észak-Alföld régió kiemelt figyelme az ökoturizmus iránt leginkább annak köszönhető, hogy a Tisza-tó területe térben közel esik hozzá (önálló tervezési-statisztikai régióként a Tisza-tó nem is létezik). A többi turisztikai régió is említést tesz az ökoturizmus fejlesztésének fontosságáról, de többnyire csak az általánosságok szintjén (aktív turizmus és rekreációs tevékenységek feltételeinek megteremtése – benne többek között az ökoturizmusé –; az ökoturizmus hiányzó infrastruktúrájának megteremtése stb.)

A Balaton régió említi turizmusfejlesztési dokumentumában „a Kis Balaton és a Nemzeti Park csodálatos vidékét és élővilágát”, és szerepelteti kiemelt helyen az ökoturizmus fejlesztését.

Megjegyzendő, hogy egyetlen fejlesztési elképzelésből sem maradt ki az ökoturizmus.

Érdemes lesz összevetni a turisztikai régiók újonnan készített turizmusfejlesztési elképzeléseit a közel tíz évvel ezelőtti anyagokkal: vélhetően az új koncepciókban, stratégiákban a jelenleginél sokkal hangsúlyosabban fog megjelenni az ökoturizmus.

FELHASZNÁLT IRODALOM

Könyvek, könyvfejezetek:

- Buday-Sántha Attila (2009): Környezetgazdálkodás. Dialóg Campus- Budapest-Pécs
- Lorenz, Konrad (1988): A civilizált emberiség nyolc halálos bűne. IKVA Könyvkiadó Kulturális, Szolgáltató Kiszövetkezet, Sopron
- Lorenz, Konrad (2002): Ember voltunk hanyatlása. Cartaphilus Kiadói Kft., Budapest.
- Országos ökoturizmus fejlesztési stratégia (2008). Pannon Egyetem Turizmus Tanszék – Aquaprofit Zrt., Veszprém-Budapest.
- Raffay Zoltán (2008): Ökoturisztikai kezdeményezések Magyarországon. „Magyarok a Kárpát-medencében” Nemzetközi Földrajzi Konferencia, Szeged.
- Raffay Zoltán (2011): Measurement problems of the performance of ecotourism in Hungary. In: The role of tourism in territorial development. 4th international conference of the Babes-Bolyai University, Faculty of Geography, Gheorgheni University Extension, Presa Universitară Clujeană, pp. 177–186.
- Schumacher, Ernst. F. (1991): A kicsi szép. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- Út a fenntartható vidékfejlesztéshez az ökoturisztikai minősítési rendszereken keresztül. Eco-Route gyakorlati kézikönyv, MTA RKK Nyugat-Magyarországi Tudományos Intézet, 2005

Internetes források:

- <http://www.balatonihalaszat.hu>
- <http://www.deldunantul.com>
- <http://www.drava-tours.atw.hu>
- <http://www.gyeregyalog.hu>
- <http://www.jeanmicheljarre.com>
- <http://www.retimajor.hu>
- <http://www.turizmusonline.hu>
- <http://www.world-tourism.org>

A magyar turisztikai régiók turizmusfejlesztési dokumentumai:

- Balatoni turizmus fejlesztési koncepciója és programja. LT Consorg Kft., 2005.
- Budapest-közép-dunavidéki régió turisztikai stratégiája. Szemrédi Turizmus Tanácsadó, 2006.
- Dél-Alföldi turizmusfejlesztési stratégia. EuroSpa Hungary Kft, 2006.
- Dél-Dunántúli Turisztikai Régió turizmusfejlesztési stratégiája. KPMG Tanácsadó Kft., 2006.
- Észak-Alföldi régió turizmusfejlesztési stratégiája. Szolnoki Főiskola, 2006.
- Észak-Magyarország Régió Turizmusfejlesztési stratégiája. RMC Regionális Marketing Centrum Kft. Miskolc, 2006.
- Közép-Dunántúli Régió Turisztikai Fejlesztési Stratégiája. Inn-Side Tanácsadó Kft, Budapest, 2006.
- Nyugat-Dunántúl Turisztikai Régió turizmusfejlesztési stratégiája 2007–2013. Régiófókus Kht, 2006.
- Tisza-tavi régió turizmus fejlesztési stratégiája 2007–2013. Aquaprofit Rt, Budapest, 2006.

DUNAÚJVÁROS ÖSSZAHASONLÍTÓ VIZSGÁLATÁNAK NÉHÁNY ÖSSZEFÜGGÉSE A KULTURÁLIS INFRASTRUKTÚRA ÉS A TURIZMUS JEGYÉBEN

VARGA ANITA^{*}

ABSTRACT

A tanulmány célja elsősorban Dunaújváros turisztikai tevékenységeinek, látnivalóinak és irányvonalainak bemutatása középpontjában az egyik fejlődő szegmessel a kulturális turizmus területével. A vizsgálat alapja Dunaújváros kulturális intézményrendszerének feltérképezése az idegenforgalomra gyakorolt hatásának elemzése. Az eredmény segíti a hatékony marketing tevékenység megvalósítását melynek alappillére a kulturális intézményrendszer és a turizmus összefüggéseinek feltárása. A hazai és a nemzetközi turisztikai szervezetek előrejelzései szerint a kulturális turizmushoz köthető tevékenységek szerepe nő. Pozitív irányban változik a vendégek épített örökségekkel, műemlékekkel, kulturális rendezvényekkel, hagyományokkal kapcsolatos attitűdje. A folyamatot segítik az egyes kormányzati intézkedések különös tekintettel a 2009-es Kulturális Turizmus Évére. Az egyének és csoportok utazással kapcsolatos preferencia sorrendjének átalakulása a képzettségi szint emelkedésével indokolható. Felmerül a kérdés, hogy a viszonylag rövid és sajátos múltra visszatekintő Dunaújváros képes-e olyan kulturális vonzerőket bemutatni a látogatóknak, melyek közérdeklődésre tarthatnak számot. E kérdés megválaszolásához egyrészt a kutatási eredmények, másrészt pedig egy rövid összehasonlító elemzés nyújt segítséget. Az összehasonlító elemzés alapját két Dunaújvároshoz hasonló népességszámmal rendelkező település (Nagykanizsa és Hódmezővásárhely) adta.

1. Bevezetés

Egy ország, település életében jelentős bevételi forrást jelent a turizmusra alapozott gazdaság. A turizmus lehetőséget biztosít arra, hogy az egyén a rendelkezésére álló szabadidőt hasznos módon töltsse el. Mivel komplex jelenségről van szó, ezért számos területen a gazdaság szerkezeti problémái mellett a foglalkoztatási nehézségek megoldásának egyik eszköze az említett ágazat. Olyan nyílt rendszerről van szó, mely a természeti, társadalmi, gazdasági, politikai és kulturális környezet elemeivel dinamikus kölcsönhatásban áll. A rendszer egyes elemei kölcsönösen hatást gyakorolnak egymásra. A turizmus általános elmélete szerint két alrendszer – keresleti és kínálati – különböztethető meg. A kínálati oldal alappillére a turisztikai termék határozza meg, célja, hogy a vendégek szükségleteit, igényeit teljes körűen kiszolgálja. Legfontosabb összetevői a vonzerő (ami miatt ellátogatnak az adott területre), infrastruktúra (közlekedés, intézményrendszer), valamint a vendégszeretet.

Az utazás motivációját tekintve egyénenként eltérő indíttatás határozható meg. Abban azonban, hogy az élmények, újdonság és az aktivitás szerepe felértékelődik minden közreműködő és döntéshozó egyetért. A kulturális turizmus elsődleges ösztönzője az adott desztináció kulturális értékeinek megismerése, felkutatása, valamilyen egyedi, elsősorban az adott területre jellemző kulturális rendezvényen való részvétel. Jelentősége kiemelkedő,

^{*} Főiskolai adjunktus, Dunaújvárosi Főiskola Társadalomtudományi Intézet Vezetés- és Vállalkozástudományi Tanszék.

mert nemcsak a kultúrát népszerűsíti, hanem a turizmus ágazatán keresztül a gazdaság növekedéséhez is hozzájárul. Dunaújváros turisztikai potenciálja a szocialista arculatban ragadható meg, jelenleg sajnos kevésbé hasznosított terület. Megfelelő infrastrukturális beruházás mellett a hazai turisztikai desztinációk palettáján olyan értéket képviselne, mely egyedi utazásra invitálná a városba érkező turistákat.

2. A turizmus fejlesztésének hatása a térségi szerep alakulására

A turizmus közvetlenül és közvetett módon hatást gyakorol a gazdaság működésére. Egy adott térség sajátos adottságai kiemelésével előnyös helyzetbe kerülhet más településekkel szemben. Egy adott térség kulturális jellemzői befolyásolják a lakosság településhez való viszonyulását. A város turisztikai életének erősítése érdekében szükség van a helyi intézményrendszert összefogó együttműködésre. Az idegenforgalmi tevékenységeket összehangoló szervezete a Dunaújvárosi Kistérségi Turisztikai Közhasznú Non-Profit Kft.

Egy város turisztikai terméké fejlesztéséhez szükséges egy olyan átfogó tanulmány készítése, mely pontos képet ad a város jelenlegi helyzetéről és annak minden gyengeségével és erősségével egyaránt. Szükséges egy olyan összehangolt akciósomag előállítása, mely határozott képet ad a térség turisztikai potenciáljának hasznosítására, lehetőségeinek érvényesítésér. A város régió fejlődése szempontjából a turizmus nemcsak önmagában generál pozitív hatásokat, hanem hozzájárul a gazdaság más területeinek fejlődéséhez. A turizmus értékteremtő ereje mérhetővé válik olyan statisztikai adatok segítségével, mint a város népességmegtartó ereje a turisztikai beruházás előtt és után, a foglalkoztatottsági ráta, kulturális aktivitás. Általánosságban megállapítható, hogy egy település életében a turisztikai fejlesztések legfőbb gátja 3 szegmens mentén írható le:

1. A nem megfelelő támogatási rendszer. A települések jelentős része nem rendelkezik megfelelő pénzügyi háttérrel ahhoz, hogy a turisztikai infrastruktúrát megfelelően továbbfejlesszék. A szükséges pénzek elsősorban pályázatokon keresztül kerülnek az adott településhez.
2. A turizmus szerves résztvevői (az adott település lakói) nem mutatnak kellő mértékű aktivitást az idegenforgalommal szemben, gyakori probléma, hogy a túl sok turista miatt a fogadó település elveszíti kiegyensúlyozottságát, különösen igaz ez egy nagy idegenforgalmi vonzerővel rendelkező kistépülés esetében. Természetesen nem hagyható figyelmen kívül az sem, hogy egy adott hely turisztikailag vonzó településsé váljon hosszú folyamat.
3. A hatékony turisztikai stratégiához önmagában nem elegendő az adott település szépsége, attrakciója. A sikeres stratégia kulcsa a az adott település vonzáskörzetébe tartozó helyek összefogása adott esetben egy közös turisztikai termék létrehozásával. A területi együttműködésnek köszönhetően ezek az idegenforgalmi „gócpontok” mágnesként funkcionálva gyakorolnak hatást a keresletre.

Dunaújváros egyediségét a szocreál jellegű történelmi múltjának köszönheti. A turizmus fejlesztése éppen ezért a településfejlesztés egyik kiemelt szegmense lehet. Az idegenforgalom ösztönző hatása miatt közvetlen hatást gyakorol a gazdaság más szektoraira. Az adott régió, település fejlődését és versenyképességét meghatározza földrajzi fekvése, valamint társadalmi és kulturális összetétele. Dunaújváros térségi szerepére kifejtett pozitív hatásai a következőkben foglalhatók össze:

- infrastrukturális fejlesztések,
- műemlékek védelme,
- természeti értékek, ritkaságok védelme,
- helyi hagyományok ápolása,
- új munkahelyek teremtése.

Nagykanizsa és a kistérségbe tartozó települések dinamikus fejlődésének lehetnek tanúi a turisztikai szakemberek. Számos tanulmány született, mely Nagykanizsa és vonzáskörzetének turisztikai potenciálját helyezi górcső alá, annak érdekében, hogy meghatározzák azon fő irányvonalakat, melyek hozzájárulhatnak a város turisztikai infrastruktúrájának fejlesztéséhez. A település legnagyobb erőssége a Pannónhát Tájparkhoz való tartozás, mely egységes „keretbe foglalva” irányítja és segíti a csatlakozott települések működését (Pannónhát Tájpark szakmai tanulmány 2006).

3. A kulturális turizmus irányvonalai

A turizmus összetett rendszerének, speciális ága a kulturális országjárás szoros kapcsolatban áll a turizmus egyéb kínálati elemeivel. A kultúra és a turizmus kapcsolatrendszerét vizsgálva megállapítható, hogy a két fogalom nagymértékben összefügg. A turisztikai célzatú utazások motivációja egyénenként eltérő lehet. A kultúra, egy adott település szellemi öröksége értéket képvisel, vonzerőt jelent az idegenforgalom számára. Tovagyűrűző hatásként nem hagyható figyelmen kívül a kulturális turizmus városkép – imázs – formálásában betöltött szerepe, bevételtermelő ereje. A kultúra és a turizmus kölcsönösen hatás gyakorol egymásra, melynek eredményeképpen a turizmus további alrendszerei (turisztikai szervek, szálláshelyek, vendéglátás, programlehetőségek) között összefonódás figyelhető meg. A kulturális turizmusban rejlő potenciál kihasználása szempontjából nem hagyható figyelmen kívül az adott terület adottságai. A látogatók számára motiváció szempontjából elsősorban a városlátogató turizmus, a világörökségi helyszínek, a speciálisan az adott helyszínre jellemző rendezvények látogatásában tükröződik. Általános trendként figyelhető meg a látogatók igényeinek vizsgálata kapcsán, hogy már nemcsak látni szeretnék magát a nevezetességet, hanem aktív részesei szeretnének lenni a folyamatoknak. Mindezek fényében a komplex termékajánlatok és az élményorientált programokat nyújtó helyszínek realizálhatnak valós látogatószám növekedést.

A gazdasági környezetben bekövetkező változások hatására, 2009-től elsősorban a rekreáció és a pihenés mellett a kulturális célú utazások szerepe erősödött. A kulturális turizmus irányvonalainak meghatározása kapcsán alapvetően az alábbi célokat határozta meg Dunaújváros kulturális turizmus fejlesztési stratégiája:

1. Nemzetközileg versenyképes kínálat fenntartható termékekkel, szűkebben értelmezve Dunaújváros kapcsán egyedi kulturális értékre épülő vonzerők kihasználása. A szocialista múltban rejlő értékek felhasználása,
2. A kultúra elemeinek megőrzése és turisztikai célzatú hasznosítása. A fenntarthatóság elvének figyelembevétele mellett a kulturális örökségek állapotnak megőrzése.
3. Tudatos belföldi és külföldi célcsoportok elérése.
4. Kulturális vonzerőkre épülve az országimázs javítása.
5. Nemzetközi kulturális turisztikai együttműködések a határokon átnyúló kapcsolatrendszerek erősítése szempontjából.

Csapó Tamás „*A megyei jogú városok regionális funkciói*” című munkájában összevettette a hazai megyei jogú városokat. A vizsgálat négy kategóriába sorolta a regionális funkciókat. (1) Igazgatási és (2) gazdasági regionális funkciók, (3) Humán regionális funkciók szerinti összehasonlítás (kulturális, oktatási és tudományos intézmények számát vizsgálja), (4) Az új regionális szerepkörök összehasonlításában (új intézmény, regionális bank és biztosító). Csapó Tamás kutatási megállapítása alapján Dunaújváros, Nagykanizsa és Hódmezővásárhely regionális funkcióval alig rendelkező, részleges felsőfokú központ (Tatabánya, Szekszárd, Salgótarján mellett). A városok öt fokozatú hierarchia-besorolási rendszerében a városok az ötödik szinten helyezkednek el (Csapó T. 2001).

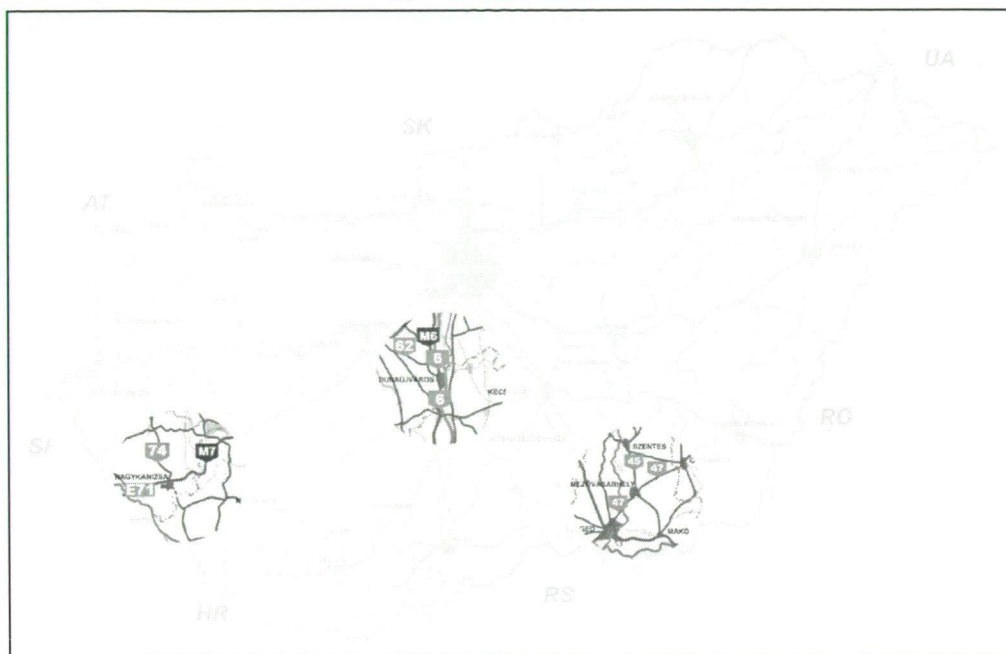
4. A desztináció megközelíthetősége, mint a turizmus alappillére

A turizmus napjaink egyik legdinamikusabban és legintenzívebben fejlődő gazdasági ágazata, mely fejlődésére számos tényező fejt ki hatását. Jelen alfejezet elsősorban a közlekedés infrastruktúra turizmusra gyakorolt hatásait helyezi górcső alá. Abonyiné Palotás Jolán szerint az infrastruktúra azon hálózatok, objektumok, létesítmények, berendezések rendszere és az ezekhez kapcsolódó tevékenységek és szolgáltatások rendszere, melyek a gazdaság működéséhez és a hosszú távú versenyképesség és a fenntartható fejlődés irányait állítja középpontba (Abonyiné 2004).

Egy adott desztináció turisztikai versenyképességét számos tényező határozza meg úgy mint az adott terület ismertsége, turisztikai kínálata vagy megközelíthetősége. Ezek mindegyike kölcsönösen hatást gyakorol egymásra, ugyanakkor jelen esetben a megközelíthetőség kérdéskörét vizsgáljuk. A turizmus szempontjából az adott desztinációba való eljutás lehetősége különösen fontos. A turisták száma fontos a gyors, kényelmes, költséghatékony és biztonságos közlekedés. Napjainkban a közlekedés elsődleges formái a személyautó, tömegközlekedés, vasút, légi és vízi közlekedés. A turizmus szempontjából a légiforgalom élénkülése volt tapasztalható a fapados járatok térhódításával, melyekkel olcsóbban és gyorsan lehetett egyik helyről eljutni a másikra. Hazánkban azonban a repülőtér fejlesztés nem egy dinamikus fejlődő ágazat. A vizsgált településekhez is viszonylag közel helyezkednek el repülőterek (sármelléki repülőtér, szegedi regionális repülőtér), melyek vagy időszakosan vagy egyáltalán nem bonyolítanak turisztikai célú utasforgalmat (Abonyiné 2006).

Az autópályák építése befolyásolja egyrészt a városok közötti, másrészt a városokon belüli viszonyokat. A közlekedés rendszerének pozitív változása hatást gyakorol a gazdasági szerkezetre, az adott város térbeli folyamataira. A rendelkezésre álló közlekedési hálózat fejlesztése elősegíti a kereskedelmi és szolgáltatási tevékenységek koncentrálódását. Ezek az egymást serkentő folyamatok hosszú távon a térszerkezet átalakulását eredményezik. Az új közlekedési útvonalaknak köszönhetően lehetővé válik, hogy az ingázók a munkahelyüktől távolabb éljenek. Egyre meghatározóbb az időtényező szerepe. Földrajzi szempontból a városi térség kiterjed. Az utazási idő lecsökken, ugyanakkor az utazási költségek számottevően nem változnak. Egy város térségi szerepének meghatározása szempontjából befolyásoló szereppel bírnak a közlekedési infrastruktúra fejlesztésében bekövetkezett változások. A közlekedési hálózat fejlesztése a társadalmi-gazdasági tér elemeinek összekapcsolásában bír jelentős szereppel. Dunaújváros és térsége esetében a legjelentősebb infrastrukturális beruházások az új Duna-híd, az M6-os és az M8-as gyorsforgalmi utakhoz kapcsolódnak (Veres L. 2005). Az 1. ábra Magyarország közlekedési hálózatát szemlélteti nagyítót alá helyezve a három hasonló népességszámú várost, különös tekintettel Dunaújvárosra.

1. ábra. Magyarország közlekedési hálózata



Forrás: Magyarország térkép alapján szerk. Varga A. 2013.

A Turisztikai Világszervezet (WTO) definíciója szerint a turizmus magában foglalja az emberek lakó- és munkahelyen kívüli minden szabad helyváltoztatását, továbbá az azokból eredő szükségletek kielégítésére létrehozott szolgáltatásokat. Egyik alappillére a helyváltoztatás, mely utazással valósítható meg, a közlekedés ebben a relációban a turizmus rendszerének nélkülözhetetlen részét képezi. A közlekedés fejlődése maga után vonja a turizmus fejlődését, a magas színvonalú, gyors, közlekedési hálózatok ösztönzően hatnak az utazási kedvre. Interszektorális tevékenység, mely az egyes gazdasági alrendszerek közötti együttműködést feltételezi, elsősorban összekötő szerepet tölt be kapcsolatot teremt emberek, régiók, országok és kontinensek között. A közlekedési formák számos típusa különböztethető meg, melyek turizmussal való kölcsönhatása összetett rendszert alkot. Minden közlekedési formának megvan a specifikusságaiból adódó előnye, illetve hátránya, azonban jelentőségük a vizsgált szektorban nem elhanyagolható. A közúti közlekedés lehetőséget biztosít a turista számára, hogy önmaga tervezze meg az útvonalat, kényelmesen tudja az utazáshoz szükséges eszközöket szállítani. A vasúti közlekedés környezetkímélő hatásán túl jelentős szerepet játszik a transzkontinentális útvonalakon áthaladó közlekedés lehetősége. A legnagyobb áttörést a légi közlekedés jelentette a turizmus számára, a repülőgépeknek köszönhetően a világ minden része nyitottá vált a turizmus számára. A legkevésbé kihasznált utazási forma a tengeri utazásra és kompközlekedésre korlátozódik.

A hosszú távú beruházások meghatározásakor kiemelt kérdésként kezelik a közlekedési infrastruktúra jelentőségét. Regionális és nemzetközi viszonylatban egyaránt jelentős a közlekedési hálózat megfelelő ellátottsága és minősége. A színvonalas, közlekedés hálózat játékonnyan hat a turizmusra, a versenyképesség fontos eleme.

A magyar közúthálózat építéskor alapvetően a sugaras modell volt az irányadó. Alapvető tendenciaként érvényesül, hogy a legfontosabb közlekedési útvonalakkal párhuzamo-

san épületek meg a vasúti fővonalak. Hazánk közötti hálózatának kiépítettsége, műszaki állapota, használhatósága és színvonala nem tekinthető kielégítőnek sem a napi szintű igénybevételt tekintve, sem pedig az európai elvárások tekintetében. A közlekedési infrastruktúra európai szintű követelményeire igazodva, a közepesen fejlett országokkal összehasonlítva Magyarország közel 20 éves lemaradással rendelkezik.

Dunaújváros számára vízparti település lévén meghatározó jelentőséggel bír a Duna jelenléte. Jelentős mértékű vízi út áll hazánk rendelkezésére, melyet a vízi turizmus számára hatékonyan ki lehet használni, emellett a személyszállítás és áru fuvarozás is jelentős arányban képviselteti magát. A hajózható vízi utak tekintetében hazánk két legnagyobb folyója a Duna és a Tisza jelenti a közlekedési forma alapját azonos arányban (34–34%-ban). Sajnálatos tény, hogy a vízi utakban rejlő lehetőségek kihasználása nehézségekbe ütközik. A hajózható napok száma éves szinten 240 nap, az átlagos érték 260 nap. A folyószabályozás célja, hogy ezt az értéket a közeljövőben 310 napra emeljék.

Regionális szinten vizsgálva Magyarország közlekedési hálózatának kiépítettsége 3 csoportba sorolható:

- fejlett: az a régió (Közép-Magyarország), mely a közlekedés minden ágazatában megfelelően kiépített elemekkel rendelkezik.
- átlagosnál fejlettebb: azon régiók (Közép-Dunántúl, Nyugat-Dunántúl), melyek közlekedési infrastruktúrájának mutatói az országos átlag felett állnak.
- átlagosnál fejletlenebb: azon régiók (Dél-Dunántúl, Észak-Magyarország, Észak-Alföld, Észak-Magyarország), melyek mutatói az országos átlag alatt vannak.

Az egyes régiók gazdasági fejlettsége szoros összefüggést mutat a közlekedési hálózat kiépítettsége és a gazdasági fejlettség mértéke között. Minél nagyobb arányú az egy főre jutó GDP az egyes régiókban annál inkább érvényesül a közlekedési infrastruktúra alalemeinek magas színvonala.

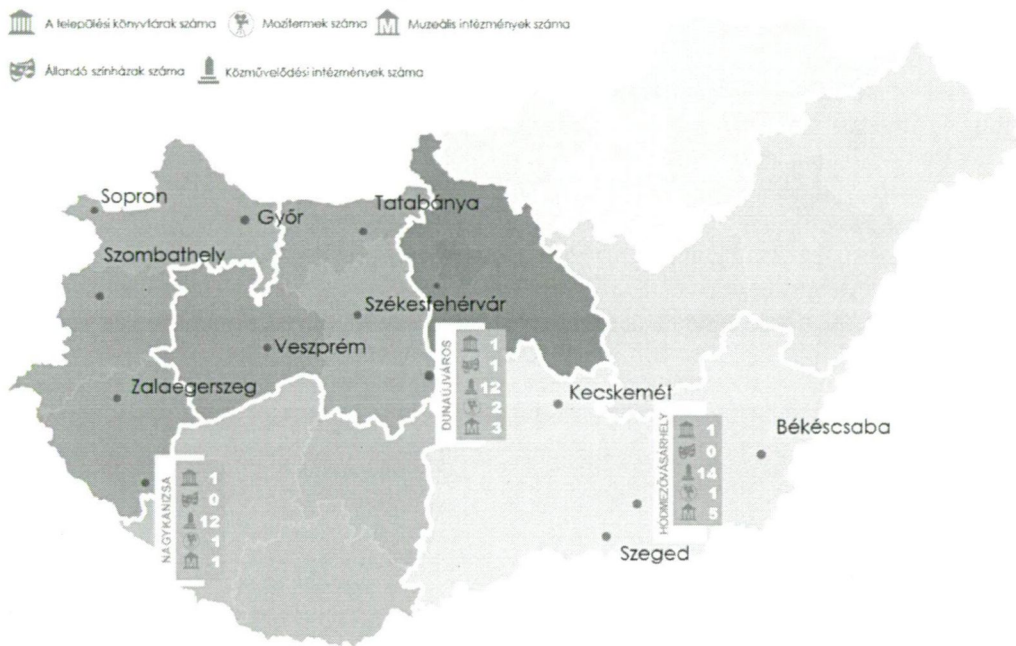
Összességében tehát megállíthatjuk, hogy a közlekedés infrastrukturális ellátottsága nagymértékben segíthet, vagy gátolhatja az adott desztinációra való látogatási hajlandóságot. A vendégek számára fontos, hogy jó minőség, kátyú mentes utakon, gyorsan és biztonságosan érkezzenek meg a választott célterületre.

5. Dunaújváros kulturális intézményeinek turisztikai vetületű vizsgálata, összehasonlítva Nagykanizsa és Hódmezővásárhely kulturális intézményrendszerével

A kulturális intézmények turizmusban betöltött szerepe a kínálati oldal képviselésében vizsgálható. Az egyes intézmények által nyújtott szolgáltatások különböző mértékben vonzzák a turistákat. A kínálati elemek kategorizálhatóak aszerint, hogy nemzetközi, országos, regionális vagy helyi kiterjedtségű érdeklődésre tartanak számot. Fontos megjegyezni, hogy a város egyes értékei önmagukban, míg mások kiegészítő jelleggel képviselnek vonzerőt. A kutatás helyzetelemzést ad elsősorban Dunaújváros megyei jogú város kulturális intézményrendszerének kulturális életének jellemző tendenciáiról. Ugyanakkor a KSH által rendelkezésre bocsátott adatok (2001–2009) alapján néhány következtetés fogalmazható meg a hasonló népességszámú Nagykanizsa és Hódmezővásárhely kulturális infrastruktúrájára vonatkozóan. A városok kulturális intézményei (múzeum, gyűjtemények, kiállítások, könyvtárak, színház) a szellemi örökségen alapuló vonzerőkből állnak. A kulturális élet színvonala a városi lakosság öntevékenysége, a különböző tudományos,

művészeti és oktatási tevékenységet folytató szervezetek, intézmények működésén alapul. A történelmi és egyetemvárosi múlttal rendelkező települések intenzívebben vesznek részt a kulturális élet alakításában. A megyei művelődési központok aktív szerepet vállalnak a kulturális hagyományokat erősítő rendezvények szervezésében és továbbélésének biztosításában.

2. ábra. Dunaújváros, Nagykanizsa és Hódmezővásárhely kulturális intézményrendszerének jellemző adatai



Forrás: KSH adatai alapján szerk. Varga A. 2013.

A 2. ábra a vizsgált három megyei jogú város (Dunaújváros, Nagykanizsa és Hódmezővásárhely) kulturális intézményrendszerének jellemző adatait szemlélteti. A hasonló népességszámú városok adatait összevetve megállapítható, hogy Dunaújváros előnyös helyzetben van. Az egyes intézmények jellemzőit áttekintve látható, hogy a települési könyvtárak száma a Dunaújvároshoz hasonló jellemzőkkel rendelkező településeken egy települési könyvtár található. A muzeális intézmények számosságát tekintve látható, hogy Nagykanizsával összevetve Dunaújváros pozitív irányba tér el. A muzeális intézmények száma Dunaújvárosban három, Nagykanizsán viszont egy. A múzeumok számát vizsgálva legerősebb képet Hódmezővásárhely mutatja, ahol öt múzeum található. Kiemelten fontos megemlíteni a színházak számát, mivel a hasonló népességszámmal rendelkező Hódmezővásárhelyen és Nagykanizsán nem működik színház, ugyanakkor Dunaújváros befogadó jellegű színházzal rendelkezik. A mozi termek számát tekintve az adat jónak tekinthető a városok nagyságrendjéhez viszonyítva. Nagykanizsa és Hódmezővásárhely egy-egy mozi teremmel, míg Dunaújváros kettővel rendelkezik. Az intézményi eloszlás adatait vizsgálva a közművelődési intézmények számában tér el negatív irányba a hasonló népességszámú városok adataitól. A közművelődési intézmények száma Dunaújvárosban és Hódmezővásárhelyen tizenkettő, míg Nagykanizsán tizennégy ilyen jellegű intézmény működik. Az adatokat vizsgálva összességében látható, hogy Dunaújváros szinte valamennyi vizsgált

szegmensben pozitívabb képet mutat, mint a másik két hasonló népességű város. A tanulmány a következőkben Dunaújváros kulturális életét mozgó intézményrendszert mutatja be az alábbiakra fókuszálva:

- József Attila Könyvtár,
- Intercisa Múzeum,
- Munkás Művelődési Központ,
- Bartók Kamaraszínház és Művészetek Háza,
- Kortárs Művészeti Intézet,
- Dózsa Mozicentrum.

A fenti intézmények közül turisztikai szempontból elsősorban a könyvtárak, múzeumok és a kortárs művészeti intézmények emelendők ki.

Intercisa Múzeum Helytörténeti Gyűjteménye számos értékes elemből áll, azonban ezek prezentálása nincs összhangban a látogatók elvárásaival. Problémát okoz a turisztikai szempontok háttérbe szorulása például az idegen nyelvű tárlatvezetők hiánya. Célszerű lenne a múzeum kínálatát átalakítani, hogy nagyobb hangsúly helyeződjön az élményszerű bemutatásra, infrastruktúrális fejlesztésekre. Azok az új programlehetőségek, melyek által az érdeklődők maguk is részesei lesznek a történelemnek vonzerőt jelentenek a látogatók számára. Az állandó kiállítások mellett az időszaki kiállítások is helyet kapnak, melyek közül a legújabb az Évezredek öröksége címet viseli. Az Intercisa Múzeum aktuális vonzereje az Adonyban végzett ásatások leletanyagának és az ahhoz kapcsolódó munkaanyagoknak tudományos háttéranyagoknak bemutatása. A bemutató célja, hogy történelmi időutazásra hívja a látogatókat, mely során átélhetik a történeteket.

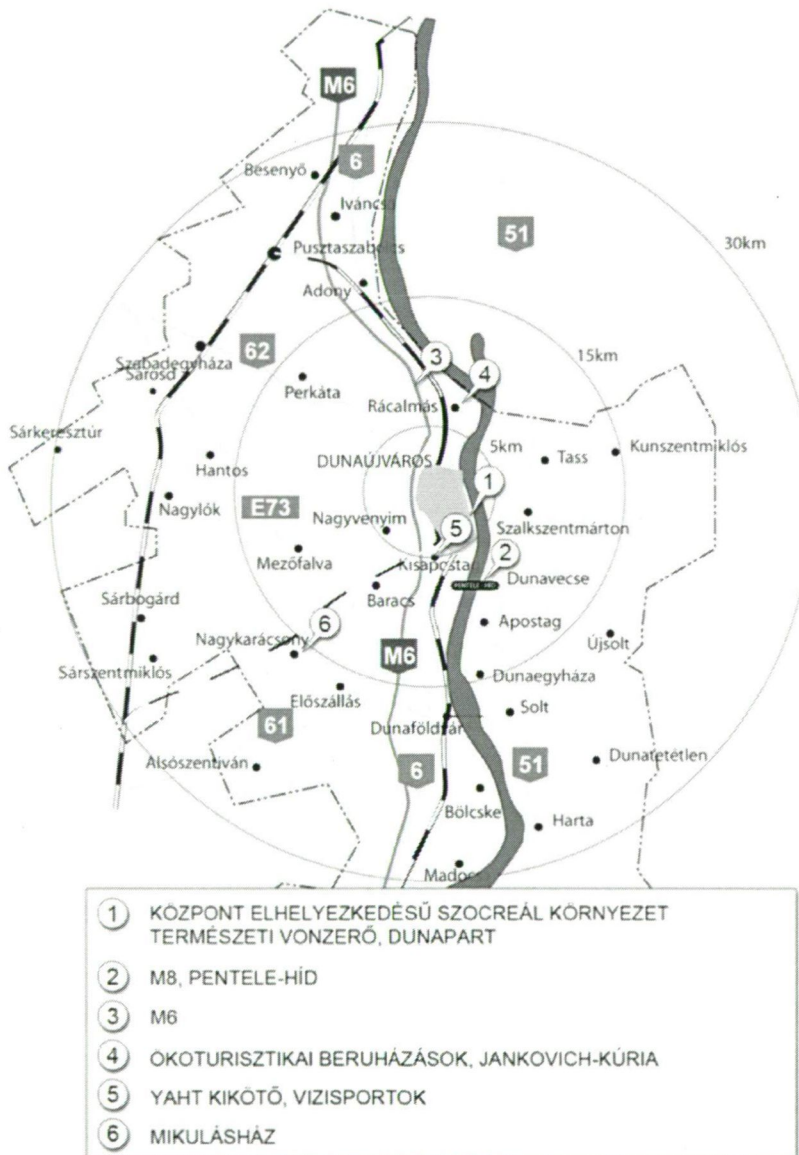
A József Attila Könyvtár a kulturális élet szerves színtereként, olyan iratok, jegyzetek lelőhelye, melyek elsősorban a város 60 éves múltjába engednek bepillantást az érdeklődők számára. Az intézményvezető szerint a látogatási szokások elmozdultak a távhasználat irányába. A változás legfőbb oka az időtényező szerepe, a keresési idő jelentősen rövidül, a könyvtár használatához nem szükséges fizikai jelenlét.

A kortárs kultúra iránt érdeklődők számára a Kortárs Művészeti Intézet (KMI) színvonalas kiállításai és előadásai nyújtanak kapcsolódási ismeretszerzési lehetőséget. A KMI a dunaújvárosi képző-, illetve iparművészek tevékenységének az országos, valamint a nemzetközi kulturális életbe való beillesztését tűzte ki alapvető céljául. A társművészeteket bemutató programok mellett szakmai, valamint oktatási programokat szervez. Kiadói tevékenységet végez, melynek köszönhetően az intézet által kezdeményezett elméleti kutatások Magyarországon, továbbá külföldön publikussá válnak, nyomtatott és elektronikus formában egyaránt. A kiállítási program összeállítása során figyelembe vett alapvető szempont, hogy a felvetett témák, a kiállított munkák elhelyezhetőek legyenek a város kulturális közegében, a helyi és a régióban élő művészek alkotásai integrálhatók válnak, törekedve az aktuális művészeti trendek bemutatására. Az intézmény célja, hogy új tárlattal jelentkezzen, melynek aktuális mozzanata, hogy a dunaújvárosi vagy a városhoz szorosan kötődő művészek műveiből kiállítást rendezzenek.

6. Dunaújváros Nagykanizsa és Hódmezővásárhely vonzáskörzetének turisztikai jellegű összehasonlító vizsgálata

A tanulmány elején a turisztikai fejlesztések vizsgálata kapcsán felmerült annak kérdése, hogy milyen hatásokat generálhat, ha egy központi település alatt működik a város vonzáskörzetébe tartozó környező települések. A következőkben rövid áttekintőt adunk Nagykanizsa és Hódmezővásárhely vonzáskörzetébe tartozó településekről és azok turisztikai attrakcióiról, valamint részletesebben kitérve Dunaújváros vonzáskörzetének nevezetességeire és értékeire.

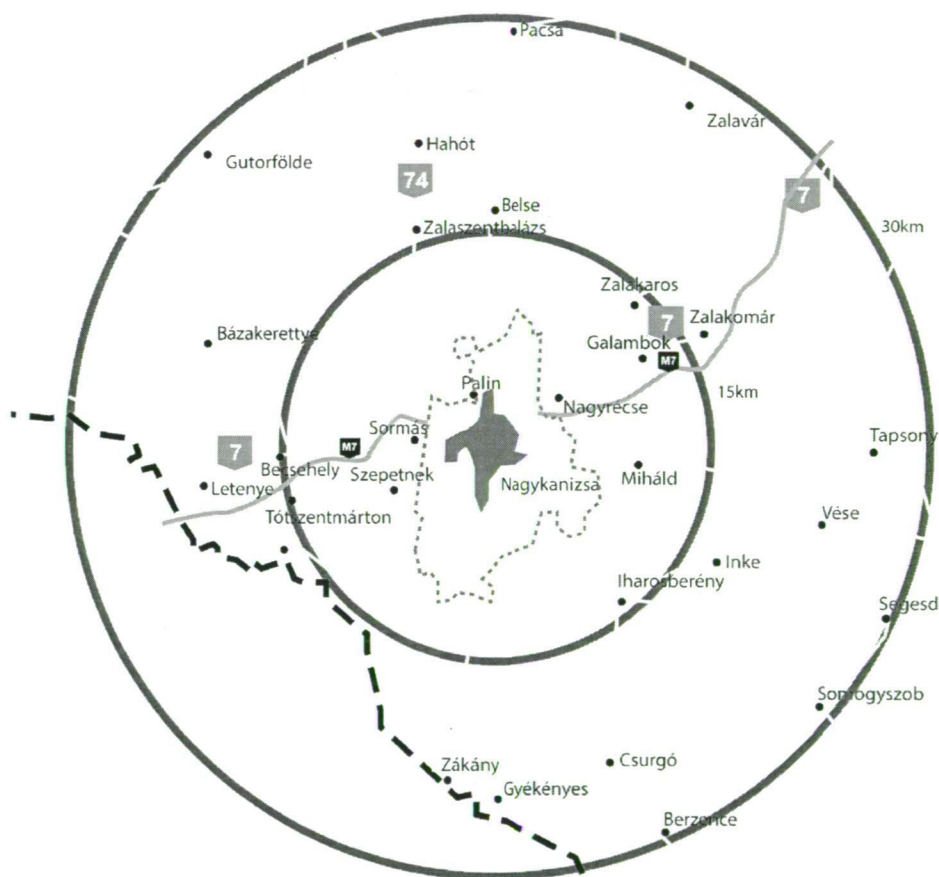
3. ábra. Dunaújváros vonzáskörzetének környező települései



Forrás: Dunaújváros térképe alapján szerk. Varga A. 2012.

Dunaújváros térségének legnagyobb erőssége a természeti vonzerő (3. ábra). A Duna-part panorámája egyedüli értéket képvisel. A központi elhelyezkedésű épített szocreal típusú környezetet hazánkban különlegességgként tartják számon. A térségi szerep erősítésében meghatározó lépés volt az M6-os autópálya mellett a Pentele-híd építése. A jövőben magvalósuló M8-as autópályaszakasz befejezése. A Dunaújvárosi kistérséghez tartozó települések közül kiemelkedik Rácalmás, Nagykarcsony és Kisapostag. Rácalmás az ökoturisztikai beruházásoknak köszönhetően az aktív turizmus kedvelőinek elsődleges célpontja. A felújított Jankovich-kúria számos országos ismertséggel bíró rendezvény és konferencia helyszíne. Nagykarcsonyban épült az országos híró Mikulásház, mely évről évre új szolgáltatásokkal várja a látogatókat. Kisapostag a vízi sportot kedvelők számára nyújt hajózási lehetőséget. A kistérség más települései ilyen egyedi lehetőségekkel nem rendelkeznek. A turisztikai szolgáltatók között erősödő összefogás érezhető, elősegítve a fejlődést.

4. ábra. Nagykarcsony vonzáskörzetének környező települései

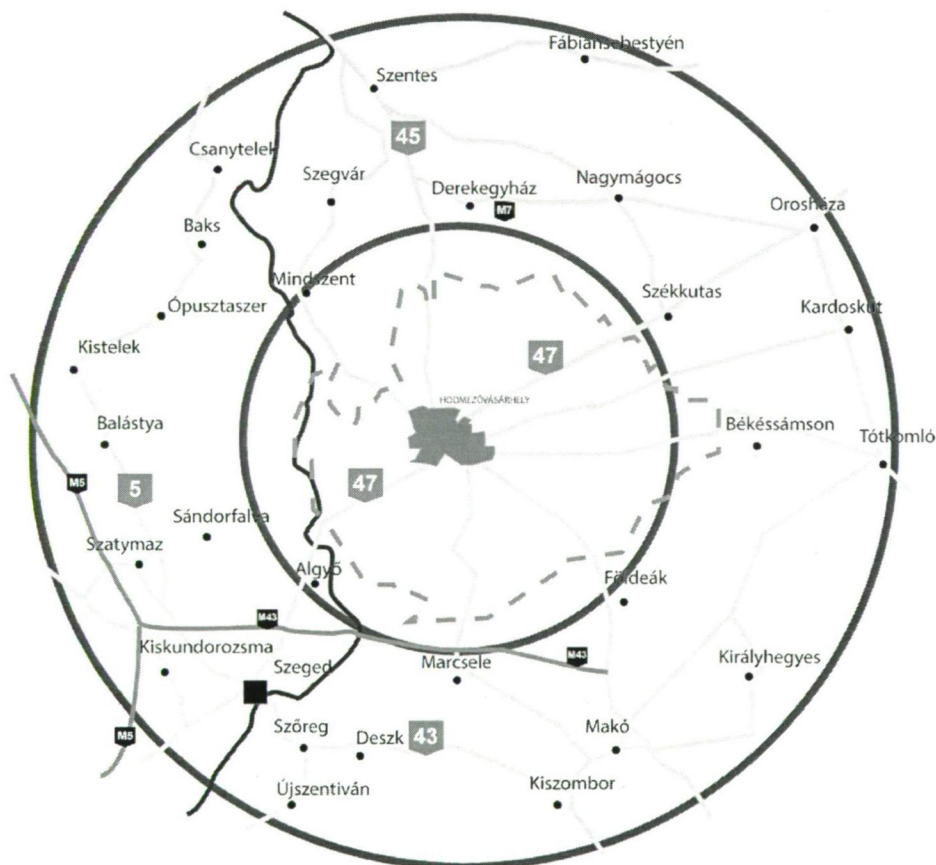


Forrás: Dunaújváros térképe alapján szerk. Varga A. 2012.

A 4. ábra Nagykarcsony és vonzáskörzetének településeit szemlélteti. Nagykarcsony turisztikai szempontból a határhoz való közelsége miatt is fontos szerephez jut. A város és a környező települések megfelelő szintű idegenforgalmi attrakcióinak köszönhetően a határon túli vendégek számára potenciális úti célként szerepelhet. Nagykarcsony és a vonzás-

körzetébe eső települések a Pannónhádi Tájpark összefogásának köszönhetően számos olyan turisztikai értékkel bír, melyek egy része már begyűrűzött a turizmus szektorába, másik része pedig a fejlesztéseknek köszönhetően óriás vonzerőt jelenthet. A Tájparkhoz tartozó települések nemcsak térbeli, hanem szoros szervezeti összefüggésben is állnak egymással, melyek erősítik a hatékonyságot. A fejlesztés központi eleme a nagykanizsai Csónakázó tóban rejlő potenciál kiaknázása, mely a vízi turizmust kedvelők számára nyújt vonzerőt. A környék mezővárosi jellegéből adódóan a kulturális turizmus is növekvő tendenciát mutat. Az aktív turizmus serkentését szolgálja a tó körüli kerékpárút, mely túl azon, hogy szórakoztató programot nyújt, funkcionális szempontból is meghatározó, hiszen a zalakarosi fürdő egyik lehetséges megközelítés módja lehet. A gazdag termál és gyógyvíz kincsnek köszönhetően Zalakaros, Galambok mind kedvelt turisztikai célterületek. A falusi turizmusnak a kistelepülések, mint Kendli Kisrécsen ad otthont, a fő vonzerejét jelenti, hogy mezőgazdasági gépekkel, a falusi élettel és a lovas turizmussal ismerkedhetnek a vendégek. Látható tehát, hogy a térség számos attrakcióval rendelkezik.

5. ábra. Nagykanizsa vonzáskörzetének környező települései



Forrás: Dunaújváros térképe alapján szerk. Varga A. 2012.

Az 5. ábra Hódmezővásárhely 20-30 km-es körzetét vizsgálja turisztikai látványosságok szempontjából. Hódmezővásárhely vonzáskörzetében Dunaújvároshoz hasonlóan számos turisztikai látnivaló található. A város és a vonzáskörzetébe tartozó települések

egyaránt fontosnak tartják, hogy a vonzerőket folyamatosan fejlesszék a látogatószám növelése érdekében. Kiemelt figyelmet kap a szolgáltatások minőségében rejlő tényezők célzott javítása. Az idegenforgalmi fejlesztések prioritásként kezelik a természeti értékek, épített örökségek és kulturális értékek vonzóbbá tételét. A gasztro és a kulturális turizmus szempontjából a látogatók kedvelt célterülete a Szeged, mely nagyvárosként gyakran „elszívja” a turistákat a környező településektől, akik a turisztikai beruházásoknak köszönhetően igyekeznek lépést tartani. A gyógyturizmus szintén az egyik leginkább feltörekvő turisztikai ág, melyet alátámaszt az is, hogy az utóbbi években megélné a gyógyfürdők száma pl: Makón, de Hódmezővásárhelyen is. Elsősorban a településen található termál-fürdő jelenti a bevételi forrást, emellett jelentős történelmi gyökerekkel rendelkezik. Az Ópusztaszeri Nemzeti Park a nemzeti kincsek őrzőjeként nagy számba vonzza a turistákat. A széles turisztikai kínálatnak köszönhetően azonban minden korosztály megtalálhatja a számára legvonzóbb szórakozási lehetőséget. Az aktív turizmus kedvelői a természetjáró túrákban teljesezhetnek ki.

7. Összegzés

Egy adott térség kulturális jellemzői befolyásolják a lakosság településhez való viszonyulását. A város turisztikai életének erősítése érdekében szükség van a helyi intézményrendszer összefogó együttműködésre. A turizmus és a kultúra viszonyrendszerét vizsgálva látható, hogy a turisztikai kínálat minden szegmensének van kulturális vetülete. Annak érdekében, hogy a kulturális szektorban rejlő lehetőségek kihasználása fokozhatóvá váljék, szükség van a desztináció megfelelő gondozására. A kulturális turizmus alapvető célpontjai a színházak, múzeumok, történelmi emlékhelyek, a kulturális fesztiválok, rendezvények. Dunaújvárosban megtalálhatók mindazok a közművelődési intézmények, melyek segítségével a régió kulturális, turisztikai központjává válhat. Jelenleg még hiányoznak azok a speciális jellegű fesztiválok, művészeti rendezvények, melyek a város sajátos múltját történelmét mutatják be és jellemzik Dunaújvárost. A város kedvelt rendezvénysorozata a Parázs Varázs fesztivál, melynek megvalósításában elsősorban önkormányzati, egyéb fenntartású kulturális intézmények és turisztikai célú intézmények vesznek részt. A civil szervezetek szerepvállalása mérsékelten jelenik meg. A programok összeállításánál szem előtt kell tartani az előző évek tapasztalatait felhasználva a minőségi programkínálatot, a műfaji sokszínűséget.

Dunaújváros fejleszti kulturális és szórakozási lehetőségekhez kapcsolódó kínálatát azonban ezek a fejlesztések esetenként elszigetelten eseti jelleggel valósulnak meg. A fesztivál jellegű rendezvények és több napos programok ismertsége média megjelenése nem megfelelő. A tájékoztatás esetlegessége gátat szab a fejlesztéseknek ezért növekvő látogatószám nem realizálódik. A turizmus közvetlenül és közvetett módon egyaránt hatást gyakorol a gazdaság működésére. Dunaújváros egyediségét történelmi múltjának, és sajátos „tematikus” rendezvényeinek köszönheti. A turizmus fejlesztése szempontjából jövőbeni irányvonalként jelentkezik az intézményrendszer lehetőségeinek kiszélesítése és az év különböző időszakaiban megrendezésre kerülő fesztiválok meghonosítása, az infrastruktúrális beruházások (szálláshely, vendéglátás) bővítése mellett.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Abonyiné Palotás Jolán (2004): Az infrastruktúra fogalma és tartalma az egyetemi hallgatók értelmezésében. Földrajzi Értesítő 3–4. sz. pp. 336–345.
- Földrajz és Turizmus Tanulmánykötet: Dr. Hanusz Árpád 60. születésnapjának tiszteletére. (szerk. Dr. Kókai Sándor) 2006, Nyíregyháza, Kiadja a Nyíregyházi Főiskola Természettudományi Főiskolai Kar Földrajz Tanszéke. Abonyi dr. Palotás Jolán: Az infrastruktúra és a turizmus néhány összefüggése.
- Michalkó Gábor–Rátz Tamara (2008): Kultúra és regionális fejlődés: A turizmus és az egyetemek szerepe a vidéki városokban. In. Enyedi György–Keresztély Krisztina (szerk.): A magyar városok kulturális gazdasága. Műhelytanulmányok. MTA Társadalomkutató Központ. Budapest, 2005.
- Szabó Géza (1996): A vidéki városok idegenforgalmi szerepköre. In. Tóth József–Trócsányi András (szerk.): A magyarországi városhálózat és a városhiányos térségek vizsgálata. JPTE TTK Pécs, pp. 47–58.
- Veres Lajos (2008): Turizmus gazdaságtana. Főiskolai jegyzet, Dunaújvárosi Főiskola Kiadói Hivatala, Dunaújváros.
- Veres, Lajos (2004): Közlekedési rendszerek a regionális fejlesztési stratégiában. (Transport systems in regional development strategy). – Magyar Közlekedési Kiadó, Budapest. p. 164.
- Szabó Géza (2001): A kulturális örökségek es hagyományok szerepe a turizmusban. Kultúra és Közösség / II–III. sz. pp. 104–105.
- Pannonhát Tájkör Szakmai Tanulmány / Fejlesztési Konceptió ZALATÁJ EGYESÜLET
Nagykanizsai Kistérség Többcélú Társulása megbízásában 2006.

TERMÉSZETFÖLDRAJZI ADOTTSÁGOKAT KIAKNÁZÓ SPORTREKREÁCIÓS ÉS SPORTTURISZTIKAI KÍNÁLAT SZEGEDEN ÉS KÖRNYÉKÉN

GYŐRI FERENC*

SUMMARY

This study surveys Szeged's potential for sports, sport recreation and sport tourism based on natural resources. Szeged is the seat of Csongrád County, and the regional centre of the southern Hungarian Great Plain. Szeged's sights, its cultural and sport events, medical establishments, the town's wellknown local products, its watersports, its gastronomic specialities, its excellent potential for green and village tourism, its thermal waters and the vicinity of the national border can all be attractive for the tourists and also the investors. Szeged's natural resources have always contributed and will contribute to the city's busy sports life. In recreation and competition sports the so-called life-time forms dominate, which can be pursued cyclically and can be characterized by relatively simple forms of motion. Ecology-based city planning ought to pay more attention to the creation of more opportunities for recreation and sport.

Keywords: sport recreation, sport tourism, sport geography, natural resource-based sports, Szeged

ÖSSZEFOGLALÁS

Szeged Csongrád megye székhelye, a Dél-Alföld regionális központja (Gulyás 2004; Gulyás 2005; Gulyás 2008). Sok és sokféle látnivalója, kulturális és sportrendezvénye, helyi terméke, konyhája, termálvize, egészségügyi ellátásának színvonala, környékének falusi és zöldturisztikai kínálata teszi vonzóvá az ide látogatók számára. E tanulmány Szeged és környékének természetföldrajzi adottságokon alapuló sportrekreációs és sportturisztikai kínálatát vizsgálja. A természeti adottságok fontos szerepet kaptak a város sportkultúrájának, mozgalmas sportéletének kialakulásában. A rekreációs és versenysportban nagy súllyal vannak jelen az egész életen át üzhető, viszonylag egyszerű mozgásszerkezetű, ciklikus sportágak, melyek felhasználják a természet erőit és a környezet emocionális hatásait is. A városfejlesztésnek azonban – az ökológiai szempontokat is figyelembe véve – több gondot kellene fordítania a rekreációs és sportolási lehetőségek feltételeinek kialakítására.

Kulcsszavak: sportrekreáció, sportturizmus, sportföldrajz, természeti sportok, Szeged

A téma aktualitása egykor és ma

A dolgozat címe annak interdiszciplináris jellegére, földtudományokba és sporttudományokba ágyazottságára utal. A sport, illetve a sportból jelentős szellemet kérő rekreáció és turizmus azon társadalmi tevékenységek közé tartoznak, melyek szoros kapcsolatban és kölcsönhatásban állhatnak a földrajzi, s ezen belül a természeti környezettel. A földrajzi

* Tanszékvezető főiskolai docens, Szegedi Tudományegyetem Juhász Gyula Pedagógusképző Kar, Testnevelési és Sporttudományi Intézet, Rekreáció és Sportegészségügyi Tanszék.

környezet az ember létfeltételét jelenti, melynek befolyásoló elemei a sportolás során még inkább felerősödnek (Bánhidi 2011).

A téma aktualitását a társadalmak szabadidő magatartásának térben és időben történő változása adja, mely szoros kapcsolatban áll a társadalmat alkotó egyének életminőségével, egészségi, szociális, értelmi és érzelmi állapotával. Az aktív szabadidő-eltöltés jótékony hatásának és ezzel együtt a természet értékeinek felismerése az urbanizációs folyamattal, s annak következtében a zöldterületek csökkenésével jelent meg. A városi lakosság növekvő tömegeinek fokozatosan szembe kellett néznie azokkal a civilizációs ártalmakkal, amit a mozgásszegény életmód idézett elő számukra. A megváltozott életmód azonban sokak igényeit is megváltoztatta: a városlakók közül egyre többen vágytak arra, hogy természetes környezetben tölthessék szabadidejüket. A gyaloglásra, kocsizásra, lovaglásra, vadászatra alkalmas vadregényes erdők, horgászatra, csónakázásra alkalmas tavak, folyók egyre keresettebbé váltak.

A hazai természetjárás – a szervezett sport és rekreációs turizmus előfutára – a 19. század második felében magashegyi régióinkban indult útjára. Az első magyarországi célpontú társasutazás célpontja 1869-ben a Magas-Tátra volt (Kudar 2003). 1873-ban Tátrafüreden alakult meg a Magyar Kárpát-medence Egyesület, mely kezdetben ugyancsak a Magas-Tátra bejárására és megismerésére összpontosított. A turisztikai mozgalom országossá tételét a Magyar Turista Egyesület (1891) tűzte ki először célul. Innentől sorra alakultak a sportegyesületek természetjáró szakosztályai, minek következtében az aktív turizmus egyre népszerűbb szabadidős tevékenységgé válhatott.

Ma a közel 500 tagszervezetet és csaknem 14 ezer igazolt tagot számláló Magyar Természetjáró Szövetség a természetjárás különböző, nem motorizált válfajainak legfőbb ösztönzője és koordinátora. De a természetjárás nem csak egyesületi keretek közt zajlik: egy kérdőíves felmérés eredményei szerint a kiránduló, üdülő felnőtt lakosság 73%-a és a fiatalok 78%-a választja szívesen szabadidős elfoglaltságként (Dobay, Bánhidi 2009).

A hazai természetjárás legkeresettebb helyszínei ma középhegységeinkben találhatók. Egyes kurrens turisztikai tevékenységek (pl. síelés, sziklamászás, hegyikerékpározás, sárkányrepülés) ugyancsak a hegyvidékekhez kötődnek. A természetes környezetben végzett rekreatív magatartás és a természet értékeinek megőrzése azonban napjainkban reneszánszát éli, ami mindenütt – domborzattól függetlenül – a saját lakókörnyezettel szemben támasztott igények növekedéséhez vezetett. Az aktív szabadidő-eltöltés fellendülésében tehát fontos szerep jut minden olyan rekreációs zónának, területnek, amelyek a városok, vagy a hagyományos turisztikai központok közelében helyezkednek el. Ezek természeti miliője, sportolási lehetőségei korántsem lebecsülendő vonzerőként jelenhetnek meg az adott hely, vagy térség turisztikai kínálatában.

A sportrekreációs szükségletek kielégítésére az 1980-as évektől figyelhető meg növekvő kereslet Magyarországon (Szabó 2006). Az egészséges életmód ideájának terjedésével létrejött keresletnövekedés a különféle sporttevékenységek szakmai és infrastrukturális háttérének fejlődéséhez vezetett (pl. fitness-termek, konditermek, kerékpárutak, extrém-sport-pályák). A növekvő sportrekreációs piac a felsőoktatásra is húzóerőt gyakorolt. A magyar felsőoktatásban jelenleg hét felsőoktatási képzőhelyen folyik rekreációs alapképzés (BSc), ebből háromban mesterképzés (MSc) is. A rekreáció kutatás és szervezés hazánkban saját szakmai szervezettel (Közép-Kelet-Európai Rekreációs Társaság) és negyedévente megjelenő folyóirattal (rekreacio.eu) rendelkezik.

Szegeden 1992 óta folyik rekreáció szakos képzés. Kezdetben a Juhász Gyula Tanárképző Főiskolán a testnevelés tanári szakpárjaként négy éves képzésében, majd az integrált Szegedi Tudományegyetemen 2006 őszétől, a bolognai rendszer követelményeinek

megfelelően 3 éves BSc képzésben (rekreációs-szervező-egészségfejlesztő). Az alapképzés kb. 35–40 hallgatóval indul évente. A jelenleg akkreditálás előtt álló mesterképzés várhatóan a 2014. év őszén kezdődhet.

Az SZTE JGYPK Testnevelési és Sporttudományi Intézetében ma önálló Rekreáció és Sportegészségügyi Tanszék működik. Létrehozásának célja olyan szakemberek kibocsátása volt, akik természet-, társadalom- és sporttudományi ismereteik birtokában képesek a rekreációs jellegű sportolás, a kulturált és egészségközpontú szabadidő eltöltés, valamint a turisztikai célú utazások segítésére, kiszolgálására. Az oktatási célok megvalósítása mellett természetesen, a sokféle diszciplína szimbólumrendszerét ötvöző, komplex rekreáció-kutatás (rekreológia) is megindult a tanszéken. A rekreológia önálló tudományos diszciplína, mely a szabadidő életben betöltött szerepének és hatásainak vizsgálatát jelenti tudományos módszerekkel (Bánhidi 2007).

A magyarországi Diplomás Pályakövető Rendszer adatai szerint a rekreáció-szakon végzett hallgatók legnagyobb arányban a szolgáltató szektorban helyezkednek el. Betöltött munkaköreik többsége közvetlen kapcsolódik a szabadidő szervezett formájú eltöltéséhez, vagyis a rekreáció szakon végzett fiataloknál a pályaelhagyás nem jelentkezik számottevő mértékben (felvi.hu).

Jelen tanulmány egyike a Dél-Alföld rekreációs és sportturisztikai potenciáljának felmérését előkészítő munkáknak. Célja annak bemutatása, hogy milyen feltételeket kínál a szabadterí (outdoor), sport, sportrekreációs és sportturisztikai tevékenységek kialakulásához egy – történelmi-kulturális örökségét tekintve kiemelkedő – jellegzetesen alföldi város, Szeged természeti környezete. Felhívja a figyelmet arra, hogy a természetben űzött sportoknak nemcsak számottevő hagyományai vannak a városban, de ezek – a verseny-sport regressziós tendenciáival szemben – növekvő kereslettel jelentkeznek. Az írás csak a természeti adottságokon alapuló, vagy a természetes környezetben kialakított helyszíneken gyakorolható sporttevékenységeket tárgyalja, nem tér ki részletesen a mesterséges helyszínek (pl. sportpályák, tornatermek) sportkínálatára és a hozzá kapcsolódó passzív rekreációra (pl. meccsnézés, szurkolás), passzív sportturizmusra sem. Ugyanakkor nem különíti el a sportrekreáció és a sportturizmus eszköz és feltételrendszerét, hiszen a kettő helyi lehetőségei között – a vizsgált természeti környezetre alapuló tevékenységeket tekintve – nagy átfedés tapasztalható.

Alapfogalmak

Témánk kifejtéséhez elengedhetetlenül fontos néhány alapfogalom tisztázása. A rekreáció a magyar tudományos terminológia szerint a szabadidő eltöltés kultúráját jelenti. Főként a kapcsolódást, a jó közérzet megteremtését, a munkavégző képesség visszaállítását, az egészségi állapot megőrzését, javítását értjük rajta. Olyan pozitív, egyéni és társadalmi érdekeket kielégítő magatartásformákat sorolunk ide, melynek célja az ember jó szomatikus, pszichés és szociális közérzetének létrehozása (Kovács 2002). Magyarországon már a 20. század elején használták ezt a kifejezést a „megpihenés, üdülés, iskolai szünet, gyönyörködés” értelmében (Bánhidi 2012). A sport olyan fizikai tevékenység, mely esetenként, vagy szervezett formában a fizikai és szellemi erőnlét fejlesztését szolgálja. Ebből következik, hogy a sport és a rekreáció céljai sok esetben közös, hiszen mindkettő felelős a társadalom egészségi állapotáért, életminőségéért. A sportrekreáció a fizikai rekreáció része, különleges értékei miatt a rekreáció leginkább hasznos területe és nélkülözhetetlen összetevője (Szabó 2006). Olyan sporttevékenységet jelent, melynek az elsődleges célja nem a versenyzés, hanem a sport kínálta élménykeresés, egészségmegőrzés, fizikai kondicionálás. A sport pozitív

társadalmi hatásai kétségtelenek: az egészség megőrzésében betöltött preventív, rekreatív és rehabilitációs szerepén túl fejleszti a mozgáskultúrát, egyúttal az örömszerzés, a pozitív életszemléletet, a stresszkezelés fontos forrása (Dosek 2007).

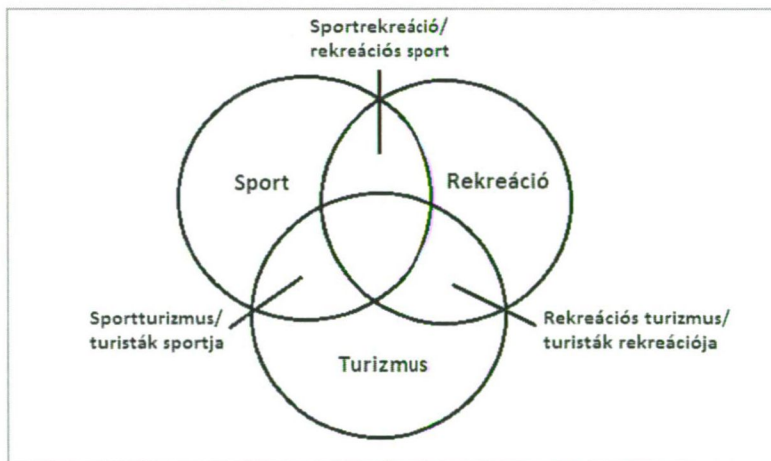
A turizmus a szolgáltató szektor meghatározó, számottevő multiplikátor-hatást kifejtő ágazata, mely világszerte egyre fontosabb gazdasági tevékenységgé válik. Jelentős társadalmi-kulturális hatásai, elsősorban a társadalmi és területi mobilitás növelésében, valamint a helyi és nemzeti értékek megbecsülésében jutnak kifejezésre (Albel A. 2000). A sportturizmus a turizmus komplex rendszerében egyre tágabb teret kap. A sportturizmus magába foglalja azokat az utazásokat és tevékenységeket, melyek:

- egy adott sporteseményen való aktív részvételhez (pl. versenyző, szervező), vagy annak megtekintéséhez (pl. szurkoló, néző) kapcsolódnak (hard Sports Tourism);
- elsődleges célja egy rekreációs sportban való aktív részvétel (soft Sports Tourism);
- nem elsődleges célja a sporttevékenység, de járulékosan, vagy véletlenszerűen él a sportturisztikai kínálattal (hard and soft Tourism Sports) (Gammon, Robinson 1997).

A sportturizmus keresleti oldalán az aktív sportolók, sportvezetők, edzők, szurkolók, nézők, illetve a kiegészítő tevékenységként, vagy csak alkalmasszerűen sportolók állnak. A kínálati oldalon ugyancsak megjelenik maga az aktív sportoló (pl. látványosság, ellenfél), az aktív közreműködők (pl. menedzserek, promoterek), az utazásszervezők, a sportszerforgalmazók és kölcsönzők, a sportszergyártók, a sportturisztikai tevékenységhez kapcsolódó periférikus üzleti körök (pl. szállásadók, vendéglátók), az infrastrukturális ellátás (pl. sportlétesítmények, közlekedési eszközök, információs irodák), valamint különböző társadalmi és természeti erőforrások (Turco et. al. 2002).

A rekreációnak, sportnak és turizmusnak sok közös attribútuma van, sőt egyazon tevékenység egyszerre mindhárom kategóriába beletartozhat (pl. teljesítménytúrázás). Közös bennük, hogy egyidősek az emberi kultúrával, de mai, kiterjedt formájában mindhárom az ipari, majd tudományos-technikai forradalom áldásos (pl. megnövekedett szabadidő) és nem kívánatos hatásainak (pl. mozgásszegény életmód, stressz, túlfogyasztás) eredményeként jött létre. Mindhárom kulturális jelenségként írható le, melyek szorosan kapcsolódhatnak egymáshoz és komoly gazdasági szerepük van. Az egyedi és a tömeges megjelenés mindháromra jellemző (1. ábra).

1. ábra. A sport, a rekreáció és a turizmus kapcsolata



Szerk.: A szerző

Szeged történeti-társadalmi fejlődéséről röviden

Vizsgálati területünk, Szeged Csongrád megye székhelye, a Dél-Alföldi Régió központja és legnagyobb városa (163 ezer fő), mely a térség természetes központjaként funkcionál (Mészáros 2000). A település a Tisza folyó partján a Maros torkolatánál terül el, s megszületését nagyban földrajzi helyzetének is köszönheti. Központi szerepköre és urbánus jellege egy időre már a római korban kialakult (Kr. e. 1. század). Az Árpád-korban gyorsan fejlődő település 1246-ban szabad királyi városi rangra emelkedett, s hamarosan a déli Tisza-vidék kiemelt hadászati és gazdasági központja lett. Kereskedői messze földre eljutottak, céhlegényei nagy számban tanultak idegenben, tudást szomjazó ifjai gyakran látogattak külföldi egyetemeket (pl. Bécs, Krakkó, Wittenberg, Padova). Az európai műveltség áramlatában élő Szeged a Nagyalföld egyetlen igazán kiemelkedő városa volt a középkorban (Péter 1981).

A török 1526-ban kirabolta és elpusztította a várost, majd a lakosság visszatelepülése után újra elfoglalta (1542) és – másfél évszázadra – a szegedi szandzsák székhelyévé tette. Ekkor indult meg a törökök, görögök, rácok és bunyevácok beköltözése, akik „vérségi elemeikkel” együtt a mediterrán térség számos kultúraelemét is magukkal hozták (pl. kertkultúra, népviselet). A török kor emlékét idézi a város egyik jelképe, a híres szegedi papucs. Ez időben a nyugati műveltség őrzőivé és terjesztőivé a szegénységi fogadalomban élő ferencrendi szerzetesek váltak. Feltehetően ők terjesztették el a szegediek körében a török közvetítésével idekerült fűszerpaprikát is, ami ugyancsak a város szimbólumává lett (Bálint 1959).

A török kivonulása után magyar és német betelepülők láttak hozzá az ipar kialakításához. Az újonnan érkező görög, szerb és zsidó kereskedők ugyancsak jelentős szerephez jutottak a gyorsan fejlődő, polgárosodó település gazdasági és kulturális életében. A tiszai gőzhajózás és a vasútépítkezések megindulása dinamizálta az ipart és a kereskedelmet, megerősítette Szeged regionális funkcióit. Sorra alakultak a fa-, bőr-, textil-, és élelmiszer-, ipari üzemek. A híres gyáralapító, Pick Márk ekkor kezdte meg (1869) a világhírűvé vált szegedi téliszalámi gyártását.

Bár az 1879. évi tiszai nagyárvíz romba döntötte a várost, az azt követő – kormányzati és nemzetközi segítséggel végbemenő – újjáépítéseknek köszönhetően korszerű, európai színvonalú nagyvárossá válhatott. A Párizs mintájára kialakított városszerkezetű, „palotás” Szeged lakossága a 19–20. század fordulóján századfordulón már meghaladta a 100 ezer főt.

Az egységes földrajzi tájat feldaraboló trianoni határmódosítás (1920) következtében a város az ország peremére került. Vonzáskörzetének nagy részét elvesztette, gazdasága ellehetetlenült. A reménytelennek tűnő helyzetből a szolgáltató ágazatok megerősítése, az egyetemi várossá, püspöki székhellyé és egészségügyi központtá válása vezette ki. Ez az arculat ma is meghatározó.

Szeged már a Trianon előtti időkben is meghatározó helyet foglalt el az ország tehetőségtérképén (Győri 2010), de a román fennhatóság alól menekülő kolozsvári Ferenc József Tudományegyetem ideköltözése (1921), a tanárképzés beindulása (1928) és az egyházi felsőoktatás újjáéledése igazi inspiratív, alkotó szellemi légkört hozott létre. Az egyetem hamarosan világhírű kutatási eredmények megszületésének helye lett: a C-vitamin felfedező professzora, Szent-Györgyi Albert (1893 –1986) Nobel-díjat kapott kutatásaiért (1937).

Az 1960-as évek végére Szeged a biológiai kutatások országos központjává vált. Ugyanakkor a várostól északra, Algyőn – az ország legnagyobb szénhidrogénmezőjén –

megindult a kőolaj- és földgázkitermelés, ami nagyban hozzájárult a gazdasági fejlődéshez. A kutatás-fejlesztési háttérre a hetvenes években gazdasági húzóágazatok (biotechnológia, finomvegyészet) települtek. Kutatóintézetei világszerte elismertté váltak (lézerfizika, biológiai és agrárkutatások). Klinikai, egészségügyi központként Szeged regionális, sőt határon túlra nyúló vonzerővel is bír. A Szegedi Tudományegyetemet a Sanghaji Egyetem évenkénti felmérése (Academic Ranking of World Universities) a világ legjobb egyetemei közé sorolja (2012-ben 401–500. hely).

Szegednek komoly turisztikai hagyományai vannak. A város vezetői már az 1920-as években felismerték, hogy az idegenforgalomban óriási gazdasági lehetőség rejlik (Juray 2004). Az 1876 óta rendszeresen megrendezett Szegedi Ipari Vásár, az egyetemi tudományos munkával együtt járó konferenciák, majd az 1931-ben útjára indított Szegedi Szabadtéri Játékok nagymértékben hozzájárultak a város turisztikai kultúrájának kialakulásához. Idegenforgalmi hivatal 1934 óta működik a városban.

A szocializmus időszakában (1949–1989) a kezdeti visszaesést követően a szociálturizmus (szakszervezeti, szövetkezeti, vállalati és pártszervezeti üdültetések) megindulása növelte a belföldi keresletet. Az 1980-as évek közepétől Szeged az ellátási gondokkal küszködő szomszédos országokból, Jugoszláviából és Romániából érkező „bevásárló turisták” célterületévé vált. A nyolcvanas évek végén már egyre több nemzetközi és országos program, köztük számos sportverseny csalogatta a városba a turistákat (pl. Szegedi Ifjúsági Napok, Nemzetközi Néptáncfesztivál, evezős és motorcsónak versenyek).

Az utóbbi két évtizedben tovább bővült és színesedett a város turisztikai programkínálata (pl. Nemzetközi Halfesztivál, Szeged Napja, borfesztivál, Hídi vásár, Őszi Kulturális Fesztivál, Szőregi Rózsáünnep, kajak-kenu és evezős világversenyek). A nemzetközi hírű Szabadtéri Játékok előadásaira évente 60–70 ezer néző vált jegyet. A műsorban a hagyományos műfajok (opera, operett, néptánc) mellett szerepet kapnak a modern darabok is (pl. musical, kortárs balett, tánc show). A szakemberek szerint a városban töltött több mint 230 ezer vendégéjszaka az utóbbi évek vendégcsalogató darabjainak és világszínvonalú előadásainak köszönhető (Mihály, Mihály 2008).

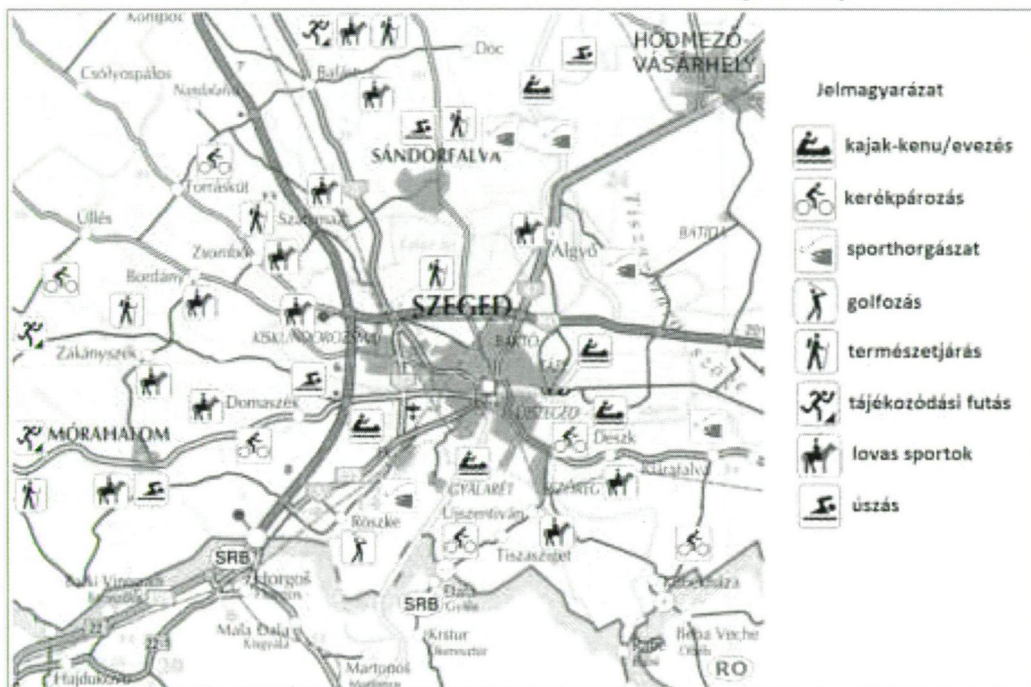
Természeti adottságokra épülő sportrekreációs lehetőségek és sportturisztikai vonzerők

A következőkben arra keresek választ, hogy Szeged és környéke természeti adottságai miként járulnak hozzá annak sportrekreációs és sportturisztikai kínálatához. Kiindulópontom a település komplex rendszerként történő értelmezése (Tóth 1988), mely szerint a természeti és társadalmi-gazdasági-infrastrukturális hatótényezők egymással együttműködve fejtik ki hatásukat (pl. a Tisza a hozzá kapcsolódó sporthagyományokkal, a támogató társadalmi miliővel, valamint és kiépült szellemi és fizikai infrastruktúrájával teszi meghatározóvá a síkvízi sportokat).

Abszolút és relatív fekvés: Szeged Magyarország déli határához közel (46° 15' 14" N, 20° 8' 46" E) a Tisza völgyében, az Alsó-Tiszavidék középtájában fekszik. Az ország legmélyebben fekvő városa, központjától 6 km-re délre található az ország legmélyebb pontja (Gyálarét 75,8 m). Ugyanakkor érdekesség, hogy Szegedtől 10 km-re korábban egy másik „mélypontot” is nyilvántartottak Tiszasziget területén (a geodéziai műholdas helymeghatározó mérések szerint 76,7 m), mely turisztikai attrakcióként az előbbinél sokkal jelentősebbé vált. A „Mélypont” vonzerejében bízva ugyanis a falu önkormányzata kirándulóhelyet létesített annak közvetlen közelében. A pihenő- és emlékhely ma iskolai kirán-

dulások, sportmegmozdulások kedvelt célpontja, ahová a belvárosból majdnem végig kiépített kerékpárúton lehet eljutni. A hiányzó kerékpárút-szakasz a 2013-ban átadandó Szeged-Újszentiván-Tiszasziget-Gyála-Törökkanizsa (Szerbia) kerékpárútról ágazik majd le (2. ábra).

2. ábra. Sportrekreációs és sportturisztikai kínálat Szeged környékén



Forrás: (alaptérkép): map.hu; Szerk.: A szerző

Domborzati viszonyok: Szeged és környéke tökéletes síkság, ugyanakkor eltérő arculatú, jellegzetes alföldi domborzati tájtypusok (szélhordta homokkal fedett hordalékkúp síkság, lösszel fedett pleisztocén-kori kiemelkedések, magas és alacsony ártér, hullámtér) találkozásánál terül el. A város területe a felső-pleisztocén és holocén folyóvízi eróziós és akkumulációs tevékenységnek, valamint az intenzív antropogén folyamatoknak köszönhetően makro- és mezoformákban szegény (Mezősi 1983).

A domborzat egyhangúságát a folyószabályozások alkalmával épített árvízvédelmi töltések oldják, melyek a szegediek számára a természetben végzett rekreációs tevékenységek fontos színterei. Egyik oldalon a galériaerdők, a másik oldalon az ármentesített területek rétjei, megművelt földjei megkapó látványt nyújtanak. A folyókat kísérő töltések, valamint a várost övező körtöltés és kamaratöltés viszonylag könnyen megközelíthetők a futni, gyalogolni, kerékpározni, ritkábban a lovagolni vágyók számára. A töltéseken rendszeresen rendeznek mezői futóversenyeket, teljesítménytúrákat, újabban nordic walking túrákat. Egyre népszerűbbek azok a teljesítménytúrák melyek bizonyos szakaszát, vagy a teljes távját a folyón, vízi sporteszközzel is meg lehet tenni (pl. Ember a gáton éjszakai teljesítménytúra). A megmozdulásokat az önkormányzati, diáksport- és különböző sportszakmai szervezetek rendezik.

A sík felszín már a korai időkben kedvezett a kerékpár elterjedésének, így a kerékpársport és a kerékpáros turizmus nagy hagyományokra tekinthet vissza. Az 1889-ben alakult

Szegedi Kerékpáros Egylet már a kezdetekkor szervezett kirándulásokat, kerékpártúrákat (Gaál szerk. 1991). Ma tavasztól ősziig gyakran látni a városkörnyéken kerékpárral kiránduló iskolai, vagy táborozó csoportokat. Az országúti kerékpársport népszerű felkészülési és szabadidős színtere a Szeged és Algyő között húzódó olajmező szőrtan ipari létesítményekkel tagolt területe. Az „Olajoskör” csekély forgalmú, jó minőségű útjain kerékpáros és duatlon versenyeket is rendeznek. A kerékpárosok a környező alsóbbrendű utakat is rendszeresen látogatják, de a növekvő gépjármű-forgalom miatt ez egyre több veszélyt rejt magában. A gondokat enyhítené, s egyben új településeket kapcsolna be a sportturizmusba az a SZTE JGYPK Földrajzi és Ökoturisztikai tanszéke által tervezett, a Tisza gátján Csongrádtól Tiszaszigetig futó kerékpárút, amely részben az EuroVelo-11 nemzetközi kerékpárút egyik szakaszaként valósulhatna meg. A város kerékpárút hálózata folyamatos fejlesztés alatt áll, a városi kerékpárutak hossza megközelíti a 80 km-t. A kertvárosi részek és az agglomerációs zóna települései közül egyre több közelíthető meg kerékpárúton (visitszeged.com).

A város utcáin a nap bármely szakában találkozhatunk futó-kocogó emberekkel. A teljesen sík terep hozzájárult ahhoz is, hogy a hosszútávfutás és Szeged neve – legalábbis egy időre – összeforrjon. A város távfutói már az 1940-es években az ország élvonalába tartoztak, de ami az igazi hírnevet hozta, az az 1957 és 1993 között évente megrendezésre kerülő, hobbisportolókat és élversenyzőket is felvonultató Nemzetközi Barátság Maraton volt. Bár a 42,195 km hosszú verseny útvonala idővel változott, a minimális szintkülönbségek miatt „gyors” pálya rendkívül népszerűvé vált a versenyzők és a szakemberek körében. Első ízben 1926-ban rendeztek Szegeden országos maratoni bajnokságot, majd 1946 és 1992 között a város 19 alkalommal kapta meg a rendezés jogát. A nemzetközi statisztikai adatok szerint minden idők 20 legjobb magyar férfi maratonfutó eredménye közül 7(!) Szegeden született (arrs.net). Sajnos a sportturisztikai szempontból is kiemelkedő esemény az 1990-es évek közepétől nem kerül megrendezésre. Népszerűek viszont a tömegfutóversenyek, a belváros évi 2-3 ilyen megmozdulásnak ad otthont. Viszonylag sok sportembert vonzanak a városba a különböző távokon teljesíthető Olimpiai Ötpróba (gyalogtúra, futás, úszás, kerékpározás, triatlon) versenyek is. A város legnagyobb sportrendezvény szervezője a Szegedi Sport és Fürdők Kht.

Éghajlati viszonyok: Szeged klímája kedvez a szabadtéri rekreációs tevékenységeknek. A terület az ország napfényben egyik leggazdagabb tája. A napsütéses órák száma meghaladhatja az évi 2000 órát, azaz méltán emlegetik Szegedet a napfény városaként. Az évi középhőmérséklet 11 °C, a leghidegebb hónap a január, a legmelegebb a július, az évi közepes hőingás 21,6 °C (met.hu). Jellemző a tartósan forró nyár. Érdekes adalék, hogy évente legalább 90 nap van, amikor a felszín közeli léghőmérséklet este 9 órakor még meghaladja a 20 °C-ot, ami kedvez az esti szabadtéri rendezvények lebonyolításának (Mihály 2007). A januári középhőmérséklet –1 °C. A környék hazánk hóban legszegényebb tájaihoz tartozik, így gyakori a hótakaró nélküli kemény fagy. Tisza alsó szakaszán rendszeres az erős jégzajlás. Tartós hideg esetén a befagyott belvizek, tavak – ahol hatóságilag nincs tiltva – alkalmasak a korcsolyázásra. A városnak már 1874-ben volt korcsolyázó egylete. Ma a jeges sportok első otthona a városi műjégpálya.

Az átlagos évi csapadékösszeg 500 mm, a kontinentális éghajlatnak megfelelően a nyári félév csapadékosabb, a téli szárazabb. Legcsapadékosabb hónapja a június.

Vízrajzi adottságok, felszíni vizek: A szegediek élete sokáig összeforrt a Tiszával és a Marossal. Ma a folyók gazdasági szerepe jóval csekélyebb, ugyanakkor természetvédelmi és rekreációs szempontból még inkább felértékelődnek. Az ingadozó vízjárású, évente kétszer áradó (kora tavasz, nyár eleje) folyóvizek a kajak-kenu, evezés, sárkányhajózás,

folyóvízi vitorlázás kedvelői számára tavasztól őszig megfelelő sportolási lehetőséget kínálnak. A Tisza Mindszent-Szeged közötti, vagy a Maros Makó-Szeged közötti szakasza a vízitúrázók körében közkedveltségnek örvend.

Szegeden már 1871-ben működött „Csolnakázó Egylet”, majd az 1950-es években meghonosodott kajak-kenu a város sikersportjává vált. A ma egyesületi tulajdonban lévő Felső Tisza-parti Vízitelepről indulva olimpiai, világ- és Európa-bajnokok sora tette meg az első csapásokat a Tiszán. Az edzőközpont a sporttal, egészséges életmóddal, szórakoztatással kapcsolatos vállalkozásként a versenysport és a rekreáció sikeres együttélésének helyszínéeként működik (szabadidős programok, nyári táborok).

Az első sárkányhajó 16 éve jelent meg Tiszán, s népszerűsége azóta is töretlen. A 20 evezősből, 1 kormányosból és egy dobosból álló legénység főként az ifjúság köréből (diákok, hallgatók) kerül ki, de hivatásos versenyzők is gyakran a hajóba ülnek. Az egyik legérdekesebb, sportturisztikai szempontból sem jelentéktelen sárkányhajós szabadidős program a „Boszorkánysziget – Maros-torkolat rekord kísérlet” elnevezésű kezdeményezés, melynek célja a folyó megadott városi szakaszának oda-vissza történő teljesítése. A 8 km-es „versenyáv” elektronikus nevezést követően szabadon választott időpontban teljesíthető, de megtett utat és időt a versenyzőknél lévő GPS navigációs eszközzel dokumentálni kell. A „verseny” körülményeit tehát a természet határozza meg, az eredményeket pedig egy internetes felületre fel feltölteni (autoinfo.hu/rekord/). A sárkányhajók mellett a kajakok, kenuk, halászladikók saját kategóriájukban és egymással is versenyeznek. Legújabbban a parton futók és kerékpárosok is bekapcsolódtak a „rekordkísérletbe”. Az egyetemi csapatok számára külön sárkányhajó „regatta” került kiírásra, melyben a nők és férfiak, valamint a hallgatók és oktatók bármely kombinációban nevezhetnek.

A várostól nyugatra, a Maty-ér egykori medrében, természetvédelmi területen került kialakításra (1981) Szeged „vízi stadionja” (Szegedi Olimpiai Központ), mely ma a világ egyik legjobb kajak-kenus és evezőssport létesítménye, és sokak szerint Európa legjobb adottságú horgászverseny pályája. A természetvédelmi területen fekvő, 40 hektár vízfelületű, közel 2,5 km hosszú, 120–300 m széles tó, többfunkciós víztározónak készült. Az evezőspálya minden évben világversenynek színhelye (mnsk.hu), s emellett a rekreációs sport egyik fellelővára. A központ többféle sportág számára kínál edzőtáborozási és versenyzési lehetőségeket (pl. hosszútávúszás, triatlon, duatlon, görkorcsofolyás, vízisí). A sportközpont Szegedről kerékpárúton is megközelíthető, s egyben kerékpártúrák kiindulópontja.

A motorcsónaksport az 1960-as években virágzott fel a Szegeden. Évente, nézők ezrei előtt rendeztek rangos nemzetközi versenyeket a Tisza belvárosi szakaszán, majd 1981-től a Maty-éri evezőspályán.

A folyószabályozás során kialakított közeli holtágak (pl. Gyálai-Holt-Tisza, Nagyfai-Holt-Tisza, Atkai-Holt-Tisza), valamint a szikes tavak a sporthorgászat kedvelt célterületei. A várostól északra elterülő Fehér-tó Magyarország legnagyobb szikes tava, mely gazdag madárvilága (280 faj) és ősi növényzete miatt fokozottan védett. A tó vezetővel láto-gatható, így tartalmas és sportos ökoturisztikai programot kínál az érdeklődők számára.

A sok napsütés és a vízrajzi adottságok hagyományosan élénk fürdőéletet éltetnek. A „Lapos”, vagy a „Sárga” szabadstrandján – noha a vízminőség a város területén hivatalosan sehol nem felel meg az egészségügyi kritériumoknak – szívesen napoznak, fürdőznek a helyiek és a turisták. A Partfürdő medencékkel is ellátott ligetes területe nyaranta rekreációs programok színtere is egyben. Szeged-Kiskundorozsma természetes keletkezésű szikes tava épült strandfürdője (Sziksósfürdő) a környék egyik legkedveltebb fürdőhe-lye. Zöld környezete kempingezési lehetőséggel, sportpályákkal, kalandparkkal, kitűnő

nyári programokkal (pl. Nemzetközi Kamionos Country Találkozó) várja vendégeit. Kies környéke a természetjárók egyik kedvelt rekreációs és versenyterepe (pl. Természetjáró Gyerekek és Diákok Találkozója, Sziki teljesítménytúra).

Felszín alatti vizek: Annak ellenére, hogy geológiai adottságai folytán Szeged jelentős termálvízkészlettel rendelkezik, gyógy- és termálturizmusa sokáig nem aknáztta ki a benne rejlő lehetőségeket (Juray 2004). Az Anna-fürdő (Anna-kút) és a Napfényfürdő Aquapolis (Dóra-kút) alkáli-hidrogénkarbonátos gyógyvizei kiválóan alkalmasak mozgászervi és belgyógyászati betegségek, valamint a csontritkulás kezelésére. Ez utóbbi a Ligetfürdő (egykori SZUE) úszómedencéit is „bekebelező”, 2006-ban átadott fürdőkomplexum gyógymedencéivel, csúszdás élménymedencéivel, fitness és wellness szolgáltatásaival, strandfoci és strandröplabda pályáival, színes programkínálatával, valamint a hozzá kapcsolódó gyógyszállóval a rekreációs és egészségturizmus dinamikusan növekvő desztinációjává fejlődött (Karancsi, Oláh 2012).

Természetes növényzet – kultúrtáj: A társadalmi-gazdasági átalakulás „nyomására” természeti környezet fokozatosan átalakul, a táj képe és ökológiai szerkezete megváltozik, kultúrtájja formálódik (Berényi 2001). A „második természet”, vagyis az ember művi környezete, mindig egy azt megelőzőből születik, annak átformálása, humanizálása következtében (Karancsi 2009). A szegedi táj természetes növényzete ártéri erdőkkel, mocsarakkal, lápokkal, tavakkal, rétekkel szabdaltsága miatt volt, mely a tájátalakítás (erdőirtás, legeltetés, szántóföldi gazdálkodás, vízrendezési munkák) következtében már csak a közeli nemzeti parkok (Kiskunsági Nemzeti Park, Körös-Maros Nemzeti Park) területén figyelhető meg. A város közvetlen környéke – a hullámtéri erdőket leszámítva – erdőkben szegény. A „zöld” sportok (pl. természetjárás, tájékozódási futás) ezért gyakran a várostól 15–30 km-re, a Szeged történelmi külterületén húzódó homoki erdőkben (pl. Ásotthalom, Mórahalom, Sándorfalva, Ópusztaszer) bonyolódnak. A nagyrészt a két világháború között, az Alföld-fásításnak nevezett program keretében telepített nyár, akác, fenyő, tölgy, szil, és platán vegetációnak fontos klímajavító, tájképfalképző és rekreációs funkciója van (Rakonczay 1992). Területükön jelentős ökoturisztikai vonzerőt képviselő természeti értékek találhatók (pl. Ásotthalmi Láprét).

Az erdők technikás, homokbuckás térszíne kihívást jelent a hétvégeken terepedzésekre, versenyekre kiutazó tájékozódási futók számára is (pl. Tavasz Kupa, Rimóczi emlékverseny, Maccabi Kupa). A „kortalan”, bármely életszakaszban könnyen elsajátítható tájfutás igazi családi rekreációs és versenysport, mely egyre több tehetséges fiataalt és a természetben mozogni vágyó embert szólít meg. Szegeden és környékén több tájfutó szakosztály is működik (pl. SZVSE, Szegedi Bokorugrók, Pusztamérges). A soraiban világbajnokot is tudó Szegedi Vasutas Sportegyesület a 2016. évi Junior Tájékozódási Futó Világbajnokság megrendezésére pályázik a közeli terepeken.

A Csongrád megyei Természetbarát Szövetség évente szintén több alkalommal rendez regionális, vagy országos szintű sportturisztikai eseményeket a környékbeli erdőkben. A város történelmi külterületét Ásotthalom–Zsombó–Szatymaz–Sándorfalva irányban itt szeli át az Alföldi Kéktúra, hazánk második leghosszabb, közel 850 km hosszú gyalogos turistaútja. Az 1996-ban átadott útvonal bemutatja legnagyobb és „legmagyarabb” tájegységünk szinte valahány sajátosságát a Kiskunság homokbuckáitól a Körös-vidék rétjein, szántóin át a Nyírség erdős területéig. A turistaút része az EWV (Európai Gyalogtúra Szövetség) Európai Hosszú távú Vándorutak hálózata E7e-s szakaszának (termeszettbarat.hu).

Ökológiai szempontból is problematikus, hogy Szeged város belterületén viszonylag kevés a rekreációs és sportolási célokra kialakított közpark. A sűrűn beépített belvárosban a zöldfelületek aránya 2–3%, de kedvezőtlen a helyzet a lakótelepek környezetében is

(Mezősi et.al. 1999). Ez azért is gond, mert a lakók mozgásigényének kielégítésére szolgáló parkok, játszóterek hatósugara általában 250 m-nél nem több, de semmiképpen nem haladja meg a 800–1000 m-t (Nakamura 1977 vizsgálatát idézi Bánhidi 2011).

Szeged „zöld szíve”, az 1858-ban kialakított újszegedi Erzsébet Liget a szabadban pihenni vágyók, valamint a futók-kocogók „Mekkája” (3. ábra). A park, vagy ahogyan régen nevezték „Népkert”, sporttörténeti szempontból is szakrális hely: Szeged első sportegyesülete, a Szegedi Lövész Egylet (1860) a maga idejében itt tartotta lőgyakorlatait.

3. ábra. Sportrekreációs és sportturisztikai kínálat Szeged belterületén



Forrás: (alaptérkép): maps.google.hu; Szerk.: A szerző

A Liget ritkaságszámba menő vegetációja igazi kuriózum: a platánokon kívül koros tölgyek, hársak, juharok szegélyezik a nagyobb gyepek tisztásokat. A napozni, labdázni kívánók főként a tisztásokat, míg a futók-kocogók a sétány aszfaltját veszik igénybe. A park központi helyzeténél fogva a különféle városi szabadidős rendezvények mellett tömeg és versenysport eseményeknek is ideális helyszínt biztosít (pl. tájékozódási versenyek, futóversenyek, sportnapok). A szomszédságban található Városi Sportcsarnok és Sportuszoda olimpikeket, világbajnokokat felvonultató nemzetközi hírű egyesületek (Pick Szeged kézilabdacsapat, Szegedi Vízilabda Egylet, Szegedi Úszó Egylet, Muréna Úszó- és Búvárklub) otthona. Az élversenyzők téli és nyári alapozó edzéseik egy részét szívesen tartják a Ligetben. Akadt rá példa, hogy egy-egy ilyen alkalomra – ügyes marketing fogásként – tömegsport megmozdulást is szerveztek (pl. „Fuss egy kört a vízilabda-csapattal!”).

A Liget észak-keleti részén tenispályák sorakoznak, déli szegletében pedig az egykori vidámpark helyén aszfaltozott sportpályák épültek a gördülő sportok és a streetball kedvelői számára. Ugyanakkor a park bizonyos részei használhatatlanok, a szakszerű karbantartás hiányában erdősödött, cserjével erősen benőtt területté váltak. A területet egy átgondolt fejlesztési program megvalósításával – elsősorban egy műanyag borítású futókör elkészítésével – egyedülálló rekreációs központtá lehetne tenni. Sajnos Szeged azon kevés megyeszékhely közé tartozik, ahol nincsen műanyag borítású atlétikai pálya, mindössze egy,

főként iskolai célokra használható (200 m-es) rekortán futópálya készült el (önerőből) egy gimnázium udvarán.

Az újszegedi Egyetemi Fűvészkert és város nyugati részén elterülő Szegedi Vadaspark családi kirándulások nyári táborok fontos színterei. Az extrém mozgásélményeket keresők számára az újszegedi „Lapos” hullámtéri erdejében, valamint a kitűnő infrastruktúrával ellátott Öko-park ligetes környezetében napjainkban kerülnek kalandparkok kialakításra.

A lovas kultúra nemzeti örökségünk szerves része, melynek ápolására kivételesen jó természeti adottságaink vannak. Tudvalevő, hogy a lovas sportokban ló és lovasa összehangolt munkával teljesíti a különböző feladatokat. A lovaglás kitűnő és töretlen népszerűségű rekreációs tevékenység, ám meglehetősen költséges módja a szabadidő eltöltésnek. A lóval, mint élőlényvel való törődésnek azonban kitűnő élettani és pszichológiai hatásai vannak.

Ma a lótenyésztés és lótartás már főként a rekreációs, sport, és egészségügyi célokat szolgálja. A város területén 6, közvetlen szomszédságban 8 lovarda működik. Tevékenységük a szabadidős lovagoltatás, nyári napközis táboroztatás, gyermek és felnőtt lovasoktatás, versenyekre felkészítés, valamint különféle lovas rendezvények szervezése.

Az 1915-ben alapított Szegedi Repülőtér a légi sportok kedvelőit várja. Mai formáját – aszfalt kifutópályával – 2005–2006 között nyerte el. A Szegedi Közlekedési Vállalat üzemeltetésében lévő vállalkozások város feletti sétarepülést és légitaxi szolgáltatást nyújtanak. A Délvidéki Aero Klub vitorlázó- és sárkányrepülésre valamint ejtőernyőzésre felkészítést és oktatást kínál az érdeklődőknek. 2010 júliusában és augusztusában a Szegedi Repülőtér 31. FAI Vitorlázó Világbajnokság bázisául szolgált (airportszeged.hu).

Záró gondolatok

A természeti adottságok hozzájárultak, s a jövőben is hozzájárulnak a mozgalmas szegedi sportélet kialakulásához. A rekreációs és versenysportban nagy súllyal vannak jelen az egész életen át üzhető, viszonylag egyszerű mozgásszerkezetű, ciklikus, ún. life-time sportok (pl. futás, kerékpározás, síkvízi sportok), melyek felhasználják a természet erőit és a környezet emocionális hatásait.

Szeged természeti adottságokon alapuló sport, sportrekreációs és sportturisztikai szolgáltatásait tekintve erősségnek tekinthető kedvező földrajzi helyzete, természeti környezete, sport hagyományai, nemzetközileg ismert rendezvényei. A gyengeségek közé kell sorolnunk a városi sport-infrastruktúra hiányosságait, a szabadidőparkok hiányát és az erőteljes sportturizmus marketinget. A meglévő adottságokat – elsősorban a víziturizmus terén – sokkal jobban ki lehetne használni. Fontos, hogy előrelépési lehetőségként ne csak az élsporthoz kapcsolódó eseményekre, hanem a város lakóinak mindennapi rekreációs igényeire és a városba érkező turisták sportolási kedvére is összpontosítsunk. Keresleti oldalon továbbra is aktuális teendő a mozgásigény felkeltése (helyiek+turisták), a lehető legtöbb ember bevonása a sportba, ill. a sportos rekreációba, míg a kínálati oldalon a meglévő feltételek javítására, a jelenleginél versenykéesebb szolgáltatásokra, és jól képzett, piacépes tudással rendelkező szakemberekre van szükség.

Természetesen a rekreáció és sport eszköz és feltételrendszerének létrejötte összetett társadalmi-gazdasági kapcsolatrendszer kialakulását feltételezi. Az önkormányzati szervek, a sportegyesületek, sportszolgáltatók, oktatási intézmények, civil szervezetek, hatóságok, gazdasági szereplői potenciális partnerként kell, hogy részt vegyenek ebben. A felsőoktatási intézmények, a rekreációs és turisztikai vállalkozások és a szolgáltatásokat igénybe vevők közötti kommunikáció javításra szorul.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Albel Andor (2000): A dél-alföldi régió turisztikai kézikönyve. Dél-alföldi Gyógy- és Termálfürdők Közhasznú Egyesülete, Gyula.
- Bálint Sándor (1959): Szeged városa. Képzőművészeti Alap Kiadóvállalata, Budapest.
- Bánhidi Miklós (2010): Rекреológia az életvitel kultúra tudománya. *Rekreológia – Leisure Science*. 1. sz. pp. 11–16.
- Bánhidi Miklós (2011): Sportföldrajz. Dialóg-Campus Kiadó, Budapest–Pécs. 223 p.
- Bánhidi Miklós (2012): Leisure és Rekreáció – szaknyelvi értelmezés a külföldi szakirodalom tükrében. *Rekreológia – Leisure Science*. 6. sz. pp. 56–60.
- Berényi István (2001): A kultúrtáj-kutatás európai dimenzióban. In: Dormány G. et al. (szerk.): A földrajz eredményei az új évezred küszöbén, CD, SZTE TTK Természeti Földrajzi és Geoinformatikai Tanszék, Szeged, pp. 1–5.
- Dobay Beáta–Bánhidi Miklós (2009): Sportturizmus kutatásában alkalmazott módszerek. In: Stoffová, V. (szerk.): XXI. DIDMATTECH 2008, EKTF, Eger pp. 259–269.
- Dosek Ágoston (2007): A természetben üzött sportok és a környezet összefüggéseinek vizsgálata, a környezettudatos magatartás fejlesztése érdekében. Doktori értekezés. Semmelweis Egyetem, Sporttudományi Doktori Iskola. Letöltés: 2013. március 1., http://phd.sote.hu/mwp/phd_live/vedes/export/dosekagoston.d.pdf
- Gaál Endre szerk. (1991): Szeged története. 3/2. 1849–1919. Letöltés: 2013. február 6. http://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/telepulesek_ertekei/szeged/szeged_tortenete_3_2.
- Gammon, Sean, Robinson, Tom (2003): Sport and Tourism: A Conceptual Framework. *Journal of Sport Tourism*. 8. sz. pp. 21–26.
- Gulyás László (2004): A Duna–Körös–Maros–Tisza Eurorégió rövid története 1997–2004. In: Tóth István szerk. (2004): Múzeumi Kutatások Csongrád Megyében. 2004. évi Évkönyv. Móra Ferenc Múzeum. Szeged. 5–14. old. Szeged.
- Gulyás László (2005): A kulturális gazdaság szerepe a városversenyben, tanulságok a Móra Ferenc Múzeum számára. In: Juhász Antal, Lengyel András (szerk.): Múzeumi kutatások Csongrád megyében. Csongrád megyei Múzeumok Igazgatósága. Szeged. pp. 3–11.
- Gulyás László (2008): Szeged gazdaságfejlesztési úttervezései. A Biopolisz és eredményei 2003–2008. In: Buday Sántha A., Hegyi J., Rácz Sz. (szerk.): Önkormányzatok gazdálkodása – helyi fejlesztés. PTE KTK Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola. Pécs. pp. 252–257.
- Györi Ferenc (2011): Tehetségföldrajz – Magyarországi vizsgálatok. Egyesület Közép-Európa Kutatására, Szeged.
- Juray Tünde (2004): Szeged város turizmusa, avagy vissza a jövőbe. In: Mészáros R. (szerk.): Szeged társadalomföldrajzi nézőpontból, SZTE Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék, Szeged. pp. 139–151.
- Karancsi Zoltán (2009): Gondolatok a tájlesztítikáról. Új utakon a Pedagógusképző Kar című konferencia előadásai. In: Tóth, Sz. (szerk.): Tudományos és művészeti műhelymunkák: Új utakon a pedagógusképző kar című konferencia előadásai, SZTE Juhász Gyula Tanárképző Főiskola, Szeged. pp. 311–317.
- Karancsi Zoltán–Oláh Ferenc (2012): Új fürdőkomplexum a Dél-alföldi régió turizmusának szolgálatában. In: Aubert A.–Gyuricza L.–Husztai Zs. (szerk.): A kultúra turizmusa, a turizmus kultúrája. Publikon kiadó, Pécs. pp. 427–438.
- Kovács Tamás Attila (2002): A rekreáció fogalma, értelmezése. In: Dobozy, L. (szerk.): Válogatott tanulmányok a rekreációs képzés számára, Magyar Sporttudományi Társaság, Budapest. pp. 22–53.
- Kudar Lajos (2003): Turizmusunk története dióhéjban. Tinta Könyvkiadó, Budapest.
- Mezősi Gábor (1983): Szeged geomorfológiai vázlata. *Alföldi Tanulmányok*. 7. köt. pp. 59–74.
- Mezősi Gábor–Mucsi László–M. Tóthné Farsang Andrea (1999): A városökológia szerepe a területi tervezésben Szeged példáján. *Alföldi Tanulmányok*. 17. köt. pp. 74–93.
- Mészáros Rezső (2000): Szeged a 21. században. *Tiszatáj*. 54. 6. sz. pp. 44–49.

- Mihály Péter. (2007): A kulturális turizmus Szeged életében (75 éves a Szegedi Szabadtéri Játékok). In: T. Kiss, T. (szerk.): Kultúra, Művészet, Társadalom a globalizálódó világban, Szeged. pp. 264–266.
- Mihály Illés–Mihály Péter (2008): Vezérfonal szegedi városnézéshez. Szegedi Egyetemi Kiadó, Szeged.
- Rakonczay Zoltán (1992): Az alföldi erdők szerepe a természetvédelemben. In: Rakonczay J. (szerk.): Az Alföld fásítása. Belügyminisztérium – Nagyalföld Alapítvány, Püspökladány. pp. 59–62.
- Szabó József (2006): Rekreáció. JGYF Kiadó, Szeged.
- Tóth József (1988): Urbanizáció az Alföldön. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Turco, Douglas Michele–Riley, Roger–Swart, Kamilla (2002): Sport Tourism. Fitness Information Technology, Morgantown.
- <http://www.airportszeged.hu/>
- http://www.arrs.net/NC_MaraHUN.htm
- <http://www.autoinfo.hu/rekord/>
- www.felvi.hu/felsooktatasihely/avir/kozponti_adattar/projekt_bemutato/diplomas_palyakoveto_rendszer
- <http://www.lovardakalauz.hu/lovardak/csongrad>
- http://www.met.hu/eghajlat/magyarorszag_eghajlata/varosok_jellemzoi/Szeged/
- <http://www.mnsk.hu>
- <http://mnsk.hu/letesitmeny/szegedi-olimpiai-kozpont/>
- <http://www.rekreacio.eu>
- <http://www.map.hu>
- <http://maps.google.hu>
- <http://www.visitszeged.com/hu/hasznos/kerekparozas-szegeden/>

ANTROPOGENIC INFLUENCES IN BALATON BASIN

LÁSZLÓ GULYÁS*–MIHÁLY MIKLÓS NAGY**

SUMMARY

Our study aims to introduce the history of the impact of anthropogenic geographical factors that formed the Balaton Basin by applying the point of view of travel history. At the same time our attempt can be regarded as new research methodology since it aimed to apply a joint historical-geographical approach.

Keywords: Balaton research, Balaton Basin, Anthropogenic influences

Introduction

The academic investigations of the characteristics of Hungary's largest lake, Lake Balaton is a glorious chapter in the history of geographical research in the country; research results have made Hungarian geography deservedly famous. Owing to the success of the Balaton research gaining momentum in the 1890s, the lake and its environs have become one of the best described areas in the Carpathian Basin. The imposing intensity and large volume of this work was demonstrated by a collection of a large number of publications, the so-called Balaton monography (Sándor Kozocsa 1939). Research participants, mainly scientists, could rightly be proud of their achievements (J. Cholnoky et al), although their work cannot be regarded as complete (B. Bulla 1958).

Despite the stormy 20th century history of Hungary the Balaton research programs could continue after shorter or longer periods of interruptions. But, even in these intensive research periods not enough attention was given to the historical geography of the lake and its environs. It was László Bendefy, a geographer-engineer and science historian, whose role needs to be emphasised (D. Balázs 1993; F. Fodor 2006) in this respect, and, who, as co-author, published the major historical geographical data of the Balaton Basin (L. Bendefy L.–Nagy V. I. 1969). When considering the general nature of this work it can be concluded that, although it is a work of significance, but it was not able to describe fully the role geography played in changing the travel habits of Europeans and the ways how mass tourism contributed to the changing of the system of geographical conditions in the Balaton region.

Lake Balaton, Hungary's Largest Lake

The Balaton Basin comprises the Basin of the Small Balaton Lake, Nagyberek, the flat areas of the Somogy Coast, the Lake itself, the so-called Balaton Riviera, the Tapolca Basin and the Keszthely Riviera. Its area is 1150 km² (S. Marosi– S. Somogyi 1990). Its centre is the Lake itself, Hungary's largest lake, with an area of 590 km². In Hungarian

* Egyetemi docens, SZTE Mérnöki Kar Ökonómiai és Vidékfejlesztési Intézet; címzetes egyetemi tanár, Kaposvári Egyetem.

** Nyugalmazott és címzetes egyetemi docens, Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem; doktorandusz, Pécsi Tudományegyetem Földtudományok Doktori Iskola.

geographical literature the area is usually referred to as the largest lake of Central Europe (M. Pécsi–B. Sárfalvi 1960), and it is one of the most significant natural lakes of our continent. (Papp–Á. Váry 1992). According to geographical handbooks and reference materials Lake Balaton is Europe's 13th largest lake (S. Radó–E. Csáti).

Due to its size and central location in the Carpathian Basin, Lake Balaton, as well as the microregions surrounding it, played a significant role in certain periods of Hungarian history. During the Turkish Conquest, for example, the Balaton area was part of Hungary's border region, and its function was to hold up foreign invaders (M. M. Nagy 2007; 2008; 2009). The word Balaton is a word of Slavic origin and by Hungarian geographical etymology it used to denote a shallow, marshy and muddy lake (L Kiss 1988). The German version of the lake's name – Plattensee – is also a word of Slavic origin.

By its size Lake Balaton might seem to be a lake of considerable size for the inhabitants of Europe, especially for those people, who live in the Carpathian Basin. On the other hand, from the perspective of physical geography, its size is not that significant. Jenő Cholnoky (et al) pointed out that the major difference between Lake Balaton and other European (Italian and Swiss) lakes is the shallowness of the former one. The mean depth of Lake Balaton is 3,3 m, and its water volume is 2 billion cubic metres (H. Kessler 1974). As a result, in summers it warms up relatively quickly, and, due to this fact the changes in water temperature are more sudden, than in the much deeper Italian and Swiss lakes. Due to its shallowness the water of Lake Balaton is never as transparent and clear as the water in deeper lakes, seas and oceans. Waves stir up its shallow water practically to the very bottom, thus little grains from the sediment float constantly in the water, reducing its transparency. Other characteristics of waves can also be explained by the shallowness of the lake. The waves are relatively short and proportionately high, thus they are inclined to overturn. It is one of the reasons why storms on the lake can easily become extremely dangerous for those, who are in the water (J. Cholnoky et al).

By literary data the watershed area of Lake Balaton is 5774 km² (H. Kessler H. 1974), out of which 2622 km² is that of the Zala River. In addition, there are 30 permanent and 20 temporary streams that feed the lake (K. Karázi 1981). In the opinion of H. Kessler (1974) 39 streams flow into Lake Balaton; the balance of its water is maintained by the relationship between waters from streams and precipitation, evaporation and run-off (H. Kessler 1974). In this latter category the Sió Canal is of great significance. From all these features it can be concluded that the decisive elements of the geographical characteristics of the Balaton Basin are the surface of the lake, its streams, all of which for centuries determined the living conditions of those social groups of people, who lived in the vicinity. Lake Balaton, as it is attested by geographical literature, came into being in a form, similar to its present-day one about 150,000 years ago in the last interglacial phase of the second half of the glacial epoch, owing to intensive crustal movements (M Erdélyi 1963; S. Láng 1974). In these periods the water level changed significantly on several occasions, and, with the help of these fluctuations it has become possible for us to describe the phenomena of anthropogenic influences.

The idea of Balaton research goes back to Lajos Lóczy, who, as a decisive figure of the Hungarian Geographical Society and of Hungarian geography in general, in 1891 initiated the establishment of the so-called Balaton Committee (F. Fodor 2006). It was the achievement of Lajos Lóczy, the most important geographer of his period, that the Balaton research shortly led to impressive results. In the history of Hungarian geography it is also important, that the Balaton research of the turn of the 19th and 20th centuries underlined the necessity of blending scientific and other perspectives in research. In the meantime

Lóczy remained in the centre of investigations and he devoted two decades to research; this is why early achievements in the field of Balaton research are always associated with his name (F. Fodor 2006).

The Balaton research can also be considered a milestone in Hungarian scientific investigations, because the program, elaborated by Lajos Lóczy is part of the last phase of the so-called explorative period of European geographical research. The main point of this scientific trend is – as the German historical geographer Hanno Beck (1957) explained – it was the period when the professional trips and on-site research, the theoretical analyses of the findings as well as the elaboration of geographical theories all became inseparable from one another. As a result, geographical thinking in European culture was to become an integrated system, similar to our modern thinking; according to it natural and human factors cannot be examined separately within geographical research (P. Teleki. 1996; T. Mendöl 1999).

Owing to this new line of studies beginning in the early 20th century, there is an extensive literature available concerning Lake Balaton-related topics (A. M. Sipos–M. M. Nagy 1997). In addition to the monographies of the period (L. Lóczy L. 1920; Á. Virág and others) detailed studies in physical geography (H. Kessler H. 1974; S. Láng 1974), as well as popular scientific works (J. Cholnoky et al; K. Lukács 1941; I. Illés 1981) were published. In addition to the work by V. Bendefy and V. Nagy, another work of significance came out on the landscape-shaping role of man (M. Erdélyi 1963). Despite these achievements it has to be concluded that relatively little is known about the effects of anthropogenic influences on the development of the Balaton Basin. This drawback can be explained by the fact, that the volume of the Balaton monography (B. Makay 1913) offers an overview of the above issue covering only the period up to the end of the 16th century. In addition, the research, which served as the basis for the monography, came to an end in the period, when the Balaton region underwent a radical change. Almost a century passed since then; investigations commenced, but their depth and breadth did not reach the volume of the research which had been carried out 100 years earlier.

From a water-dominant landscape to holiday resorts

The landscape-transforming works in the Balaton region are as old as the settlements of people in the area. Those human activities, which are typical of our age, speeded up at the turn of the 19th and 20th centuries. Thus, when in the 1890s the scientific exploration of the lake and its environs started, these investigations were carried out in a landscape, which still had preserved some of its natural features (Cholnoky J. et al). This feature does not mean that no landscape-shaping changes occurred here during the 3,000 years that had passed since the first humans settled down in the area. This prolonged period of harmful effects can be divided into two periods by Mihály Erdélyi as follows: „...From the point of view of Lake Balaton research harmful human activities were twofold. During the first period the lake and the surrounding marshes were naturally connected to one another. The second period started with the building of the canals along the streams flowing into the lake. This period goes back to 100 years only...” (M. Erdélyi 1953).

In our opinion there is a third period as well. It overlaps a little with the second stage; it began in the last decades of the 19th century and it has lasted up to now. This stage can be characterized by the urbanization of many lakeside settlements meaning, that the natural environment is giving way to a built-in environment. Examples include Siófok, Balatonlelle–Balatonboglár, Keszthely, Balatonfüred and Balatonalmádi.

Lake Balaton, in its original form was a much larger water surface than it is today and with the passing of time the size of the adjoining shallow-watered reedy areas increased. Originally most of the waters of rivers flowing into Lake Balaton did not run directly into the lake – especially along the southern shore – but they ran into smaller bays and marshes, that had been cut off from the main water by bay bars. The Zala River ran into a separate lake basin in the south, while the streams on the northern side flowed into boggy inlets, which were not separated from the lake by bay bars. Due to these features the streamwater entered the lakewater through sands and through reedy and marshy areas, densely grown in by plants. Consequently, this water contained very little dissolved materials; this is why the lake got silted very slowly (J. Holub 1963; M. Erdélyi 1963). This process was intensified by the fact that local people used to have a symbiotic relationship with nature for many centuries, although, together with the adoption of agriculture, as the main occupation, they tried to gradually transform their natural surroundings. At first the inhabitants were engaged in a simple form of water regulatory works, but at this time they did not yet transform the network of streams and rivers. In the period of the Hungarian Conquest and during the centuries following it, large areas were still periodically covered with water in the Carpathian Basin and the Balaton region was no exception (F. Schweitzer 2009; D. Ihrig 1973). This situation was maintained in the period of Hungary's Turkish rule as well.

After the period of the Turkish Conquest significant changes occurred concerning the geographical landscape of the Balaton Basin. At the end of the 18th century the inhabitants began to breed sheep, then, from the mid-19th century onwards, the growing of corn became the dominant occupation, both agricultural activities resulted in the deforestation of the surrounding areas. Later viniculture began to gain significance, an occupation, which led to increased soil erosion. The streams, as they were running towards the lake, deposited an increased amount of drift sand in the marshes, which, as a result, were quickly filled up; first they became reed-covered areas, later they dried out (M. Erdélyi 1963). This is how the drying up of the Balaton Basin began. The process was speeded up by the 19th century canal-building and waterways regulatory works. Behind these tendencies there were the landowners' claims who increasingly needed new agricultural lands; one of the consequences was that in the Reform Era, the idea of the drainage of the whole lake emerged as well. On the other hand there was another initiative, namely, to deepen the lake to make its water surface shrink (Gy. Antalffy Gy. 1984). The regulatory works in the Balaton Basin coincided with the filling up of the lake. But these landscape-shaping anthropogenic influences did not result in the dominance of the built-in environment by the lake until as late as the turn of the century. In order to build up the area another anthropogenic factor, the emergence of mass tourism was needed, with the Balaton region becoming a main tourist destination.

A characteristic feature of the changes in the Balaton region was that the pace of changes increased together with the increase in tourist numbers. In the cultural history of the peoples of Europe tourism is a special phenomenon. Two distinct periods can be identified within its history. In the 18th century travels were mainly organized with the aim of getting to know the world and travelling was an aristocratic privilege. From the mid-19th century onwards – although not everywhere in Central Europe, but commonly in the West – middle class also began to travel. It was a trend, which was followed in the post-world war period by the emergence of genuine mass tourism (S. Gyömrei et al). The recent features of the Balaton landscape evolved with the emergence of middle-class travel. Before this period Lake Balaton could be described by its 'natural' characteristics. The lake was

discovered by Hungarian people relatively late, and the discovery was made possible by the emergence of the popularity and cult of outdoor swimming and sunbathing (H. Bauer 1971; S. Gyömrei et.al; G.M. Knoll 2006). When in the 1830s the English traveller, John Paget stayed in Hungary, he wrote about his experiences in his famous memoir; although he did not visit the lake area, he noted that the Hungarians were unable to appreciate and utilise their lake (Paget, J. 1987).

The flourishing of lakeside life as well as the vast changes of the Balaton area go back to the 19th century, to the so-called Reform Era. The first step of significance was the introduction of shipping and sailing. Lajos Kossuth and István Széchenyi initiated the building of a steamship in the shipyard of Óbuda. The ship was called 'Kisfaludy' and it made its maiden voyage on the lake in 1846. (Gy. Antalffy 1984; P. Hámori 1999). It was the construction of Kisfaludy, the first steamship, that launched a chain of changes in the formerly wild landscape. Several broadwalks were built in the port areas. From the mid-19th century onwards the first wooden constructions were replaced by those stone and concrete structures, which are organic parts of the landscape of our times as well. From the spring of 1847 the ship 'Kisfaludy' served as a scheduled liner in the summer season. She left the port of Keszthely for Füred and Kenese every Monday, Wednesday and Friday at 6 : 00 am. On Tuesdays, Thursdays and Saturdays she was in service between Füred and Keszthely. Passenger transport on Lake Balaton became popular, because the only ship's timetable was aligned with the schedule of fast-service coaches that ran between Pest and Kenese. From the point of view of transport geography this arrangement brought the resort of Füred, gaining popularity at that time, closer to Pest. Since Kisfaludy, the popular liner of the lake shortened travel time between Keszthely and Füred significantly, the condition was created for other lakeside settlements as well to become part of lakeside tourism. But other conditions had to be met as well. Most importantly, the railway network, undergoing a period of growth in the late 19th century, had to connect the Basin to the national network system both in the transport of passengers and goods as well.

All these changes speeded up the formerly slow and complicated way of travelling (Gy. Antalffy et al. 1975; J. Majdán 1987).

Another condition was related to the gradual changes that occurred in the habit of holidays and travel in Hungary. In the Reform Era Hungarians visited the Balaton area because they were interested in socializing, and, because they wanted medical treatments of all sorts. Health tourism was made possible by the medicinal spring waters to be found in the area. These tourists rarely bathed or swam in the lake. The cult of swimming in natural waters emerged in the second half of the 19th century, but it was only in the early 20th century that swimming became really popular.

The consequence of the previously described processes was that the transformation of the Lake Balaton area speeded up. In the Reform Era the towns and villages of the Balaton Basin could be described with the characteristic features of the periphery; Keszthely, the most significant lakeside town was only a provincial small town in that period. It was typical of the backwardness of the region that travellers, using fast coach services, were often exposed to attacks by roadside robbers (I. Békés 1966; Gy. Antalffy 1982). The pace of transformation can be well illustrated by the fact, that half a century later the area could already take pride in holiday resorts of European standard. From a geographical point of view the most important change was that the Balaton Basin, which originally had been covered with water for several months of the year, in the decades after the turn of the 19th and 20th centuries became a built-in, cultivated area, with its waters controlled by man. In

our days it is a densely populated area, with an endless line of holiday resorts by the lake-side.

Behind this geographical transformation one can detect changes concerning the habit of holidays and travel of the Hungarian population. It was in the second half of the 19th century, that – similar to the customs prevailing in Western Europe – Hungarian town dwellers, depending on their financial background, began to look at travelling and outing as a form of recreation and entertainment. The poor working class people organised outings for themselves near their own living places, while members of the middle and upper classes covered greater distances when travelling. This trend lasted and dominated for a longer period of time, due to the relatively longer period of peace in contemporary Europe. Members of the bourgeoisie travelled quite a lot. They visited holiday resorts, which were far away from their homes. The lake-shore settlements had shortly become the final home of artists, writers, scientists (F. Győri 2011). This was the time when the Lake Balaton area became really wellknown and popular, although it did not reach the popularity of those resorts of the Austro-Hungarian Monarchy, which were located by the Adriatic sea.

This situation changed with Peace Treaty of Trianon after the first world war. The formerly popular resorts, destinations for mass tourism, became inaccessible due to new borders and economic difficulties. As a result, the significance of the Lake Balaton area and its environs got upgraded; due to its considerable size, the formerly described favourable transport conditions and its proximity to the Hungarian capital it could take over the role of formerly popular tourist destinations. Thus, the lake and its environs became extremely popular as early as the period between the two world wars (M Jusztin 2006; Zs. Nagy Zs. L. 1998).

This process was strengthened by the social policies of communist Hungary as well during the post-second world war period. The Balaton region was preferred and popularized by the communist regime, thus in the 1960s it was flooded by inland tourists (B. Gertig 1966). This feature was almost of disastrous proportions. By the 1980s the Balaton area became immensely overcrowded, and, although some steps were taken to normalize the situation, the threat was/is still there. The anthropogenic, often ill-advised and irrational decisions and interventions in the life of the Balaton region have not only reduced the water surface of the lake and the size of the surrounding reedy areas, but they disturbed that natural balance that had formerly existed in the area. A new equilibrium can only be reached with the help of conscious and rational human activities. This question cannot be simplified to the problem of the quality of water and the protection of the region's environment; the problem is more substantial than these issues, because it is related to basic geographical processes.

During history, and especially, in the course of the last 150 years we have built in and transformed the Balaton Basin to a degree, that today it gives the impression of an urban entertainment district. Consequently, it is feared, that the most essential feature of the landscape, its natural beauty will soon be lost forever.

BIBLIOGRAPHY

- Antalfy Gy. (1975): Így utaztunk hajdanában. – Panoráma, Budapest. 559 p.
Antalfy Gy. (1984): A reformkor Balatonja. – Panoráma, Budapest, 143 p.
Antalfy Gy. (1982): Reformkori magyar városrajzok. – Panoráma, Budapest, 440 p.
Antalfy Gy. s. d.: A honi utazás históriája. – Athenaeum, Budapest. 269 p. + 22 t.

- Balázs D. (1993): Magyar utazók lexikona. – Panoráma, Budapest. 464 p.
- Bauer, H. (1971): Wenn einer eine Reise tat, Eine Kulturgeschichte des Reisens von Homer bis Baedeker. – Verlag Koehler&Amelang, Leipzig. 202 p. + IV + 82 t.
- Beck, H. (1957): Geographie und Reisen im 19. Jahrhundert, Prolegomena zu einer allgemeinen Geschichte der Reisen, Dem Gedächtnis Heinrich Schmittthenners. – Petermanns Geographische Mitteilungen. 101. 1. pp. 1–14.
- Bendeffy L.–Nagy I., V. (1969): A Balaton évszázados partvonalváltozásai. – Műszaki Könyvkiadó, Budapest. 215 p.
- Békés I. (1966): Magyar ponyva pitaval, A XVIII. század végétől a XX. század kezdetéig. – Minerva, Budapest. 480 p.
- Bulla B. (1943): Geomorfológiai megfigyelések a Balatonfelvidéken. – Földrajzi Közlemények. 71. 1. pp. 18–45.
- Bulla B. (1958): A Balaton és környéke földrajzi kutatásairól. – Földrajzi Közlemények. 82. 4. pp. 313–324.
- Cholnoky J. s. d. a.: A Balaton körül. – In.: uő: Égen, földön, Földrajzi értekezések. Franklin-Társulat, Budapest. pp. 80–99.
- Cholnoky J. s. d. b.: Balaton. – Franklin-Társulat, Budapest. 192 p. + 32 t.
- Csüllög G. (2004): A Kárpát-medence vízrajzának szerepe Magyarország középkori településhálózatának kialakulásában. In: Fülek Gy. (szerk.) A táj változásai a Kárpát-medencében – A víz a tájban. Szent István Egyetem Gödöllő, 2004. pp. 56–58.
- Csüllög G. (2012): A Közép-Európai Duna-Völgy történeti földrajzi jellemzői. In: Közép-Európai Közlemények V. évfolyam 3–4. szám (No. 18–19.) 2012. pp. 137–146.
- Erdélyi M. (1963): A Balaton és környezetének változásai az ember tevékenysége következtében. – Hidrológiai Közöny. 43. 3. pp. 219–224.
- Fodor F. (2006): A magyar földrajztudomány története. – Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest. 820 p.
- Gertig B. (1966): A Balaton déli (somogyi) partja üdülővendég-forgalmának alakulása. – Földrajzi Értesítő. 15. 4. pp. 473–493.
- Gyömrői S. s. d.: Az utazási kedv története. – Gergely R. kiadása, Budapest. 192 p. + 2 t.
- Győri F. (2011): Tehetségföldrajz: Magyarországi vizsgálatok. Egyesület Közép-Európa Kutatásaira, Szeged. 205 p.
- Gyuricza L. (2008): A turizmus nemzetközi földrajza. – Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs. 319 p.
- Hámori P. (1999): A magyar hajózás képes története. – Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest. 136 p.
- Haraszi S.–Pethő T. (1963): Útikalandok a régi Magyarországon. – Táncsics Könyvkiadó, Budapest. 324 p. + 32 t.
- Knoll, G. M. (2006): Kulturgeschichte des Reisens, Von der Pilgerfahrt zum Badeurlaub. – Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt. 160 p.
- Holub J. (1963): Zala megye középkori vízrajza. – Zala megye Tanácsa V. B., Zalaegerszeg. 71 p. + 1 t.
- Ihrig D. (szerk.) (1973): A magyar vízszabályozás története. – Országos Vízügyi Hivatal, Budapest. 398 p. + 1 t.
- Illés I. (szerk.) (1981): Tavunk, a Balaton. – Natura, Budapest. 458 p. + 8 t.
- Iványi B. (1960): Zalavár és a balatonhídvégi átkelő a török időkben. – In.: Szentmihályi E. (szerk.): A Göcseji Múzeum jubileumi emlékkönyve 1950–1960. Zala megye Tanácsa V. B. Művelődésügyi Osztály, Zalaegerszeg. pp. 161–180.
- Jusztin M. (2006): „Utazgassunk hazánk földjén!” A belföldi turizmus problémái a két világháború között Magyarországon. – Korall. 7. 26. pp. 185–208.
- Karászi K. (1981): A tó vízrajzi és hidrológiai jellemzői. – In.: Illés I. (szerk.): Tavunk, a Balaton. Natura, Budapest. pp. 63–75.
- Kozocsa S. (1939): Magyar könyvészet 1911–1920 I. kötet. – Magyar Könyvkiadók és Könyvkereskedők Országos Egyesülete, Budapest. 538 p.
- Kessler H. (1974): A Balaton vízföldrajza. – In.: Tóth K. (szerk.): Balaton monográfia. Panoráma, Budapest. pp. 35–43.

- Kiss L. (1988): Földrajzi nevek etimológiai szótára I–II. [Negyedik, bővített és javított kiadás]. – Akadémiai Kiadó, Budapest. I. köt. 821 p., II. köt. 822 p.
- Láng S. (1974): A Balaton természetföldrajzi képe. – In.: Tóth K. (szerk.): Balaton monográfia. – Panoráma, Budapest. pp. 13–34.
- Lóczy L. (1920): A Balaton földrajzi és társadalmi állapotainak leírása. – Hornyánszky Viktor m. kir. Udvari Könyvnyomdája, Budapest. 194 p. + LI t.
- Lukács K. (1941): A Balaton [Második, átdolgozott kiadás]. – Magyar Szemle Társaság, Budapest. 80 p.
- Löschburg, W. (1977): Von Reiselust und Reiseleid, Eine Kulturgeschichte. – Insel Verlag, Frankfurt am Main. 190 p.
- Majdán J. (1987): A „vasszekér” diadala, A magyarországi vasútépítés 1914-ig. – Kossuth Könyvkiadó, Budapest. 202 p. + 14 p.
- Makay B. (1913): A Balaton és vidéke a történeti korban, Forrástanulmány. – Magyar Földrajzi Társaság Balaton-Bizottsága, Budapest. 355 p. + 2 t.
- Marosi S.–Somogyi S. (1990): Magyarország kistájainak katasztere I–II. – MTA Földrajztudományi Kutató Intézet, Budapest. I–II. köt. 1023 p. + 1 t.
- Mendöl T. (1999): A földrajztudomány az ókortól napjainkig. – ELTE Eötvös Kiadó, Budapest. 274 p.
- Nagy M. M. (2007): Akciórádiusz és magyar táj. – Aetas. 21. 4. pp. 97–115.
- Nagy M. M. (2008): A török hódoltság mint földrajzi régió. – Közép-Európai Közlemények. 1. 1. pp. 80–85.
- Nagy M. M. (2009): Barrier és filter Bécs és Buda között, a török időkben. – In.: Gulyás L.–Szávai F.–Keczer G. (szerk.): A Virtuális Intézet Közép-Európa Kutatására (VIKEK) évkönyve 2009, VIKEK, Szeged–Kaposvár. pp. 249–254.
- Nagy Zs., L. (1988): Nyaraljon itthon! A Balaton meghódítása. – Rubicon. 9. 7. pp. 44–47.
- Paget, J. (1987): Magyarország és Erdély. – Helikon, Budapest. 347 p. + 4 t.
- Papp-Váry Á. (főszerk.) (1992): Földrajzi világatlasz. – Kartográfiai Vállalat, Budapest. 464 p.
- Passuth L. (1966): Kutatóárok. – Szépirodalmi Könyvkiadó, Budapest. 450 p.
- Pécsi M.–Sárfalvi B. (1960): Magyarország földrajza. – Akadémiai Kiadó, Budapest. 327 p. + 3 t.
- Radó S.–Csáti E. s. d.: A világ számokban. – In.: Pécsi M.–Miklós Gy.–Tóth A. (szerk.): Földrajzi zsebkönyv, XI. évfolyam. Magyar Földrajzi Társaság, Budapest. pp. 172–231.
- Sipos A. M.–Nagy M. M. (1997): Könyvek, könyvsorozatok a Magyar Földrajzi Társaság történetében (1872–1945). – Földrajzi Közlemények. 121. 3–4. pp. 142–149.
- Schweitzer F. (2009): Az Ős-Dunától a Duna-szabályozásig. – História. 31. 1. pp. 21–24.
- Szabó M.–Horváth G.–Csüllög G. (2010): Tájhasználat-változások – Tájkezelési kényszerek vagy lehetőségek? In: Füleky Gy (szerk.) A táj változásai a Kárpát-medencében. Tájhasználat és Tájátalakulás a 18–20. században. Gödöllő: Környezetkímélő Agrokémiáért Alapítvány, 2010. pp. 61–68.
- Teleki P. (1996): A földrajzi gondolat története [Második kiadás]. – Kossuth Könyvkiadó, Budapest. 193 p.
- Virág Á. s. d.: A Balaton múltja és jelene. Egri Nyomda Kft., Eger. 904 p.
- Wittman T. (1965): Németalföld aranykora. – Gondolat, Budapest. 346 p. + 44 t.
- Zumthor, P. (1985): Hollandia hétköznapijai Rembrandt korában. – Gondolat, Budapest. 350 p. + 12 t.

TÉRSZERKEZET ÉS HATÁROK

CSÜLLÖG GÁBOR*

ABSTRACT

The functional change of borders became very important forming and energetic factors of the increasing contact among countries. The functional change of borders is the strengthening of connecting role does not occur on the whole border. Its spatial structure forming effect is significant in two areas, but due to the difference of spatial structure and economic development, it appears differently. Besides expanding the relationship of member countries along the border, the European Union also intends to build regular and mutual cross-border relationship with Eastern European countries along external borders primarily to resolve deep political-economic barriers. Basically, its specific implementation falls to the newly joined eastern countries of the Union. In case of Hungary the area of the Hungarian-Romanian-Ukrainian triple border is affected in the process where not only the pressure of interdependence but the possibility to exploit the advantages – jointly more effective – deriving from European processes appreciates different forms of frontier contact. Only the facilities of spatial structure summing the facilities of own and external areas can say what cooperation programmes have any chances in the area of the Hungarian-Romanian-Ukrainian triple border.

Kulcsszavak: Magyarország, térszerkezet, határok, tranzit, téráramlások

A határok térszerkezeti helyzete

A közép-európai országok huszadik századi térszerkezetének átalakulásában meghatározó szerepe volt a határok gyakori változásának. Legtöbb ország esetén ez a folyamat azzal járt, hogy az új határok a korábbi egységes térszerkezetet megbontva, azokon belül jelentek meg, gyakran eltorzítva a térszerkezeti vonalakat és a regionális központok vonzásterit (Csüllög G. 2003, Süli-Zakar I.– Csüllög G. 2010). A politikai szándéktól függetlenül a határok elsősorban szétválasztó szerepet kaptak, ezért a legtöbb határ térszerkezeti nem csak elhatárolást (Suba J. 2008), hanem perifériát is jelent. Az országok eltérő fejlettsége és fejlődési iránya miatt bizonyos határok egyben európai törésvonalakat is megjelenítettek. Különösen így volt ez Magyarország esetében, mivel az ország mai határai történeti értelemben fiatal határok (Gulyás L. 2012), és azok két oldalán történetileg összefüggő térszerkezeti elemek találhatóak (Gulyás L. 2006; Gulyás L. 2009), de az 1920 utáni fejlődési utak eltérései miatt mára már más-más jellemzőkkel (Gulyás L. 2005/a).

A történeti folyamatok következtében ma a határok mentén többnyire eltérő jellegű és fejlettségű térszerkezetek találkoznak. Azonban ez a térszerkezeti jelleg olyan örökség, amelyet az országok az unión belül megfelelő fejlesztéssel kölcsönösen előnyként hasznosíthatnak a nemzetközi érintkezési rendszer felértékelődése következtében (Csüllög G. 2002). Bár a politikai változások következtében a korábban elválasztó határok funkcióváltása fontos térszerkezet alakító tényezővé vált (Süli-Zakar I. 2003), de érintkezési energia a határokon továbbra is csak a nagyobb központokban és a térszerkezeti/ tranzitáramlási vonalak mentén generálódik. Ezért a határ menti érintkezések energikusságát jelentősen befolyásolja a térszerkezeti vonalak és a határvonalak egymáshoz viszonyított helyzete és a térszervező központok elhelyezkedése.

* Ph.D. egyetemi adjunktus, ELTE TTK Környezet- és Tájföldrajzi Tanszék.

A határral párhuzamos helyzet, összefüggő és könnyen aktivizálható térségeket alakít ki, míg a határra merőleges helyzet csomópontokat (a centrális erővonalakon), és köztük passzív térségeket hoz létre. Ha két azonos jellegű térszerkezet található a határ két oldalán, akkor több a lehetőség a kapcsolatok megfelelő kiépítésére. Legkedvezőbb állapot amikor a határ mindkét oldalán azzal párhuzamos térszerkezeti vonal található, mivel olyan térségek érintkeznek, amelyek hasonló urbanizációs szintűek és infrastruktúrájuk is illeszkedő, azaz nincsenek közöttük mélyebb törésvonalak. Ez Magyarországon csak az Ausztriával és Nyugat-Szlovákiával közös határ szakaszon mutatható ki. Itt a szerkezet kiépített, sűrű textúrájú, sőt történetileg is összefüggő és jelentős európai tranzitirányok futnak át rajta (Csüllög G. 2008). A határok túloldalán pedig (ha nem is mindenhol azonos kiépítettségben, vagy használatban) azokkal párhuzamosan – a medencében gyűrűs helyzetű – erővonal fut, amely a történeti térszerkezet középső városgyűrűjével azonos. Ez azt jelenti, hogy sok helyen a magyarországitól sűrűbb textúrájú, gyűrűsen is összekötött szerkezet és önmagában aktívabb térállapot a jellemző.

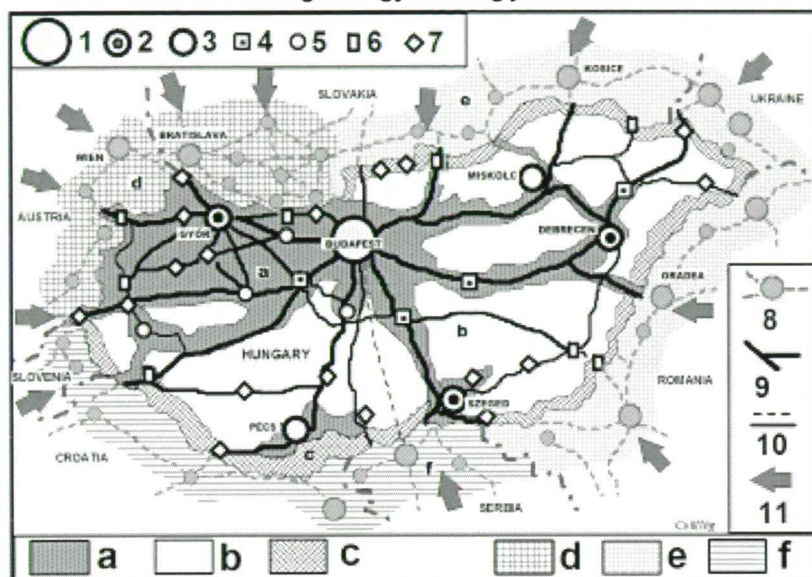
Az ország jelentős részén csak a határra kifutó sugaras erővonalak az aktivizáló tényezők, de ezek is csak a határhoz közeli központokon keresztül érvényesülnek (Szeged, Pécs, Nagykanizsa, Szombathely, Sopron). A közvetlen vonzásterük az, amely fejlettebb és bevonható a határ menti érintkezésekbe. Összességében a határok mentén aktív (a centrális erővonalakhoz kapcsolódóan), és passzív (az erővonalak között) térségek váltakoznak. Tehát az országban a fejlettségbeli különbségek nem csak nyugat-kelet és nem csak Budapest-vidék megoszlásban, hanem a határok mentén is, a szerkezeti erővonal, vagy köztes helyzet viszonylatában is jelentkeznek. Természetesen ezek össze is adódhatnak, mert más a fejlettsége egy nyugati határ melletti, vagy Budapesthez közel lévő passzív zónának, mint a keleti határoknál lévőeknek. Különösen érvényesül ez az Ártánd – Sátorlajújhely közötti határszakaszon, amely térségek a határ túloldalára került nagyobb központok vonzásterületei voltak, és ma a jelentősebb központok távolabb esnek a határtól (Debrecen, Nyíregyháza, Miskolc).

Ez az állapot nem csak a határok sajátos szempontú megvonásából származik, hanem a befejezetlen, így hiányos térszerkezetből is. Vagyis a belső és határok közeli gyűrűs szerkezet erővonalainak kiépítése, illetve befejezése Budapesttől távolabb tolhatja a területi aktivitást és kialakíthatja a valós régióműködést, amelyben a határok menti térségek is megtalálják adottságaiknak megfelelő funkciójukat (Tóth J.–Trócsányi A. 2000).

A korábban másodlagos régió központok fejlesztése (Győr, Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs) a hetvenes évek településfejlesztési koncepciójában alapvetően a környező kistelepülések kárára történt. A közlekedési szerkezetben csak a fenntartás volt meghatározó, ez is döntően (néhány ipari térség kivételével) a centrális fő irányokon jelentkezett és csak kisebb részben az azokat összekötő irányokon. A vasúthálózat tekintetében pedig visszafejlesztés történt. A gazdaság aktív része alapvetően a Budapest és a nagyvárosok (megyeszékhelyek) közötti centrális közlekedési vonalakon található kis és középvárosi zónákban települt Salgótarján, Miskolc, Debrecen, Békéscsaba, Szeged, Pécs, Győr irányában. Kialakult egy sajátosan kettős szerkezet, amelynek domináns része a Budapest körüli központi térség, kiegészítője pedig az innen kiinduló fő közlekedési vonalakat követő kis és középvárosokat összekötő centrális erővonalak rendszere. A területi aktivitás a közlekedési kapcsolódás csomópontjaiban és a nagyvárosoknál felerősödött, míg a köztes részeken, a közlekedési fő vonalaktól távolodva csökkent és a határoknál pedig többségében elhalt. A határ menti térségek a külső politikai folyamatok és az ehhez való kényszerű vagy tudatosan vállalt alkalmazkodás révén – a határ közeli beépített szerkezeti elemek ellenére is – néhány tranzit érintkezési irány kivételével passzívvá váltak (Molnár E. 2002). A határ menti érintkezések bármely formája – szervezett település kapcsolatok, vállalati/termelési/szolgáltatási kapcsolatok, kereskedelmi, szállítási, közlekedési, kulturá-

lis, turisztikai stb. – megjelenhet közvetlen, közvetett vagy tranzit formában, az utóbbiak így nem csak a határ mellett, hanem az áramlási vonalak és a térszervező központok ilyen jellegű funkcióinak függvényében az ország belsejében is. Ugyanakkor a tranzit áramlások is összetettek, mivel jelentős részük nem csak szolgáltatást generál az adott központokban, hanem azok részleges célterületként (logisztikai, elosztási, termelési stb.) is megjelennek.

1. ábra. Határ menti térségek Magyarország jelenkori térszerkezetében



1. Országos központ 2. Regionális központ, közvetlen határon túli vonzáskörzettel 3. Regionális központ közvetett határon túli vonzáskörzettel 4. Tranzitáramlások országos szerepű elosztói 5. Tranzit áramlások részleges központjai 6. Tranzit és határ menti áramlások határ közeli központjai 7. Tranzit és határ menti áramlások kisebb központjai 8. Külső határ közeli központok térszerkezeti vonalakkal 9. Országos fő térszerkezeti és téráramlási (vasúti és/vagy közúti) vonalak 10. Másodlagos térszerkezeti és áramlási vonalak 11. Tranzitáramlások érkezési irányai
- a) Fejlett térszerkezet sűrű városhálózattal, aktív tranzit, országos és regionális téráramlási vonalakkal b) Hiányos térszerkezet, részben aktivizálódó másodlagos tranzitáramlásokkal c) Passzív határ menti zónák d) Határ menti kapcsolatokra mindkét oldalon kedvező térszerkezet aktív áramlásokkal e) Határ menti kapcsolatokra elsősorban a külső térszerkezet kedvezőbb f) Jelen állapotban a határ menti kapcsolatokhoz mindkét oldalon hiányos illetve nem megfelelően működő térszerkezet

Forrás: saját szerkesztés

Kevésbé kedvező állapot alakul ki, ha két ellentétes (a határral párhuzamos és a határra merőleges) térszerkezeti helyzet találkozik, amit tovább nehezíthet, ha fejlettségbeli különbségek is kimutathatók a határ két oldalán. A több évtizedes periféria-helyzet miatt a határ menti térségeken csak a térszerkezeti vonalakhoz kapcsolódó tranzit zónák közlekedési infrastruktúrája közvetíti a határoktól távolabbi regionális központok gazdasági hatásait. A mai magyarországi szerkezetben megtalálható ugyan a korábbi egységes regionális működés elemeinek és területének egy része, de hiányoznak a korábbi méretű és szerepű régió központok és hatóterületek (Gulyás László (2005/b)). Azonban az érintkezési erőterek megsokszorozódása és az ország köztes helyzete a térségben egy új – a mesterségesen kialakított határ menti térségekre is kiható – térszervező tényezőt kínált fel, a tranzit irá-

nyok hasznosítását. Az erővonalak és központok elrendeződésében és funkciójában nem is történt lényeges változtatás a kilencvenes évekig.

Összességében a határok mentén aktív (a centrális erővonalakhoz kapcsolódóan), és passzív (az erővonalak között) térségek váltakoznak (1. ábra). Tehát az országban a fejlettségbeli különbségek nem csak nyugat-kelet és nem csak Budapest-vidék megoszlásban, hanem a határok mentén is, a szerkezeti erővonal, vagy köztes helyzet viszonylatában is jelentkeznek. Természetesen ezek össze is adódhatnak, mert más a fejlettsége egy nyugati határ melletti, vagy Budapesthez közel lévő passzív zónának, mint a keleti határoknál lévőknek. Ugyanakkor a határok funkcióváltása és térszerkezet alakító hatása a területi fejlettséggel összefüggésben igen eltérő lehet, ahogy ezt két eltérő fejlettségű térség példája mutatja:

1. A Nyugat- és Közép-Dunántúli Régiók határ térsége
 - Teljes területi kapcsolódás, a hatóterek összefüződése: a Szombathely – Sopron – Győr – Esztergom közötti osztrák – szlovák – magyar határ térsége, ahol a funkcióváltás és a fejlett térszerkezet erősíti egymást.
 - Fejlett és differenciálódott térszerkezet, regionális központtal (Győr), alközpontokkal (Szombathely, Sopron, Esztergom).
 - A legfontosabb tranzitáramlási irányok nyugati kapui: Hegyeshalom, Rajka, Sopron, Rábfüzes. A tranzit előnyök eddigi jelenős hasznosítása.
 - Fejlett és azonos fejlettségű külső hatóterek, külső nagytérségi központokkal (Bécs és Pozsony).
 - Pozsony vonzásterének határon átnyúló érvényesülése
 - Szoros határ menti helyi kapcsolatok.
2. Észak-Magyarországi és az Észak-Alföldi Régió határ térsége.
 - Négy ország (Magyarország, Románia, Szlovákia és Ukrajna) tranzitáramlásának csomóponti helyzete felértékelődött Románia uniós csatlakozása után.
 - Csak a tranzitáramlási vonalak és központjaik aktivizálódása.
 - Szervezőképes belső régióközpontok (Miskolc, Debrecen és Nyíregyháza).
 - Jelentős közvetlen határ menti külső régiós központok (Kassa és Nagyvárad).
 - A határ közeli központok vonzásterének növekedése és összekapcsolódása a Kassa – Miskolc és a Debrecen – Nagyvárad közötti határszakaszok térségében:
 - Ezen belül a jelentősen fejlődő tranzitútvonallal (Krakkó – Poprád – Eperjes – Kassa – Miskolc – Debrecen – Nagyvárad) erősödő dominanciája, fontos regionális térszerkezeti vonallá szerveződése.
 - A fővárosoktól való távolság a regionális szervezésben közösen előnnyé fordítható.
 - Ugyanakkor a térszerkezet fejlődése nem teljes: az áramlási vonalakhoz nem kapcsolódó perifériális kistérségek stagnálnak, lassabban alakul át a gazdaság a belső oldalon, erőteljesebb a növekedés, de hasonló szerkezeti problémák jelentkeznek a külső oldalon.

Határ menti perifériák kapcsolódása

Sajátos jellegű és példázatú a fenti problémára az ukrán – magyar – román hármas határ térszerkezeti szerepe. Ukrajnában, de főleg Romániában a határral párhuzamos (bár az ország egészét tekintve másodlagos) térszerkezeti vonal mutatható ki, míg Magyarország esetében a határra merőleges szerkezeti vonalak (ebből egy országos fontosságú) a meghatározók. Az

Unió és a kelet-európai térség közötti rendszeres és kölcsönös kapcsolat igénye az utóbbi években felértékelődött, ennek kiépítésében az Európai Unió keleti tagállamai történeti, részben kulturális kapcsolódásuk és korábbi gazdasági kötődésük révén fontos szerepet kaphatnak. A kapcsolatok bővítésére irányuló központi uniós politikai szándék érvényesítését azonban nehezítik az országok közötti történeti és etnikai sérelmek. A keleti tagállamok majd két évtizedes törekvése a gazdasági és politikai irányváltásra – az orosz térségből nyugat felé – nem minden vonatkozásban volt sikeres és sok értékelés szerint máig sem fejeződött be, ezért nehéz őket rávenni egy újabb „kelet felé fordulásra”. Ebben a köztes állapotban az Unió hatásos érve: el kell kerülni azt a tartós állapotot, hogy a külső határokon mély politikai-gazdasági választóvonalak húzódjának végig. Az érvehhez pedig hatásos eszköz a politikai-gazdasági érdekelttség megteremtése és a kapcsolatok különböző formáinak központi finanszírozása. Egy ilyen fontos, Magyarországot is érintő program „Az Európai Szomszédsági és Partnerségi Eszköz” (European Neighbourhood and Partnership Instrument, ENPI), amelyben az Unió a külső határokon átnyúló együttműködések támogatja. Az ENPI Magyarországot is érintő egyik célja együttműködés kialakítása Ukrajna Trans-Carpathiai, Ivano-Frankivszki és Csernovici régióival. Magyarországon ebben a finanszírozásban támogatásra jogosult Szabolcs-Szatmár-Bereg és Borsod-Abaúj-Zemplén megye, Szlovákiából Kassa és Eperjes megye, Romániából Satu Mare, Maramures és Szucsava megye. Bár a program egy uniós állam adott határ menti megyéinek és az adott ukrán régióinak a kapcsolatát támogatja, nem lehet figyelmen kívül hagyni a szomszédos uniós állam ugyanazzal az ukrán régióval kiépítendő kapcsolatát sem. Magyarország esetében, a Szlovákiával és a Romániával együttműködő oldalakra különíthető el az ukrán kapcsolatfejlesztés.

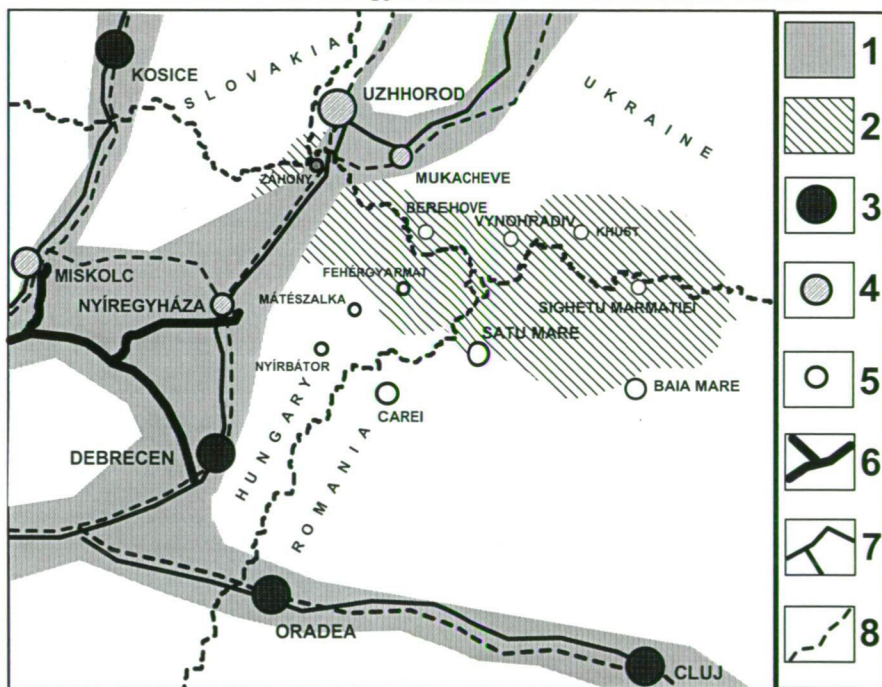
A hármashatárak tehát felértékelődnek, mivel egyrészt az unión belüli (Európai Területi Együttműködés) másrészt az unión kívüli határ menti kapcsolatok (ENPI) fejlesztésére állnak rendelkezésre jelentős uniós összegek. Minderre erőteljes szükség is van mivel a 20. században ezeket a térségeket, ha nem is egyenlő mértékben, de elkerülték a központi fejlesztések, a közvetlen határ menti területek fejletlen, peremtérségek voltak, amiben a rendszerváltozások sem hoztak gyors javulást. Az uniós tagság után a regionális fejlesztési pénzeket már részben a régiók kezelik és ezek már közelebb jutnak a határ menti lokális szintekhez, de igazi áttörést csak a közvetlen határ menti kapcsolatok fejlesztésére adott pénz hozhat. Közép- és Kelet-Európa uniós régiói (néhány nagyvárosi/központi régió kivételével) fejlettségben elmaradnak az uniós átlagtól, a határ menti térségek pedig az országos átlagok alatt vannak, így ezek az Unió legfejletlenebb régióihoz tartoznak, ezért itt minden forrás segítségére elegendő szükség van. Ilyen fontos forrás lehet az ENPI, amelynek keretén belül három fő irányban finanszíroznak együttműködések: egyrészt a turizmus, másrészt a humán erőforrás fejlesztések, az innovációs együttműködések és az oktatás területén, harmadrészt pedig a katasztrófavédelem, valamint a környezet- és természetvédelem terén. A programoknak megfelelően résztvevők lehetnek az adott térségben lévő helyi- és megyei önkormányzatok, munkaügyi központok, egyetemek, kistérségi társulások, fejlesztési ügynökségek, környezetvédelmi és vízügyi igazgatóságok, nemzeti parkok, turisztikai szervezetek, non-profit szervezetek, tehát valóban azok, akik tényleges és helyi célú és a határokon átnyúló fejlesztéseket tudnak megvalósítani (Csordás, László 2008). Mint láthatjuk a finanszírozási területek figyelembe veszik a kevésbé fejlett gazdasági adottságokat és elsősorban a humán erőforrások aktiválását, erősítését és a környezeti erőforrások hasznosítását és a környezeti konfliktusok elkerülését tartja fontosnak. Hogy a magyar-román-ukrán hármashatár magyarországi térségében Szabolcs-Szatmár és Bereg megyében milyen együttműködési programoknak van esélye, arra elsősorban a saját, és a kapcsolódó külső területek adottságait összegző térszerkezet jellemzői adhatnak választ.

Az aszimmetrikus tranzit helyzet kihatásai

A magyar–román–ukrán határ térségében a három ország esetében erőteljesen érvényesül a fentebb megállapított periféria helyzet, a hiányos térszerkezet, és a fejletlen kistérségi szintekből kiemelkedő másodlagos központok szerepe. Ugyanakkor már nagyobb különbség van a térszerkezeti vonalak kiépültségében és irányában, a tranzitáramlások jelenlétében és aktivitásában, valamint a közeli régió központok vonzásterének érvényesülésében.

Magyarország erőteljesebb köztes helyzete Közép-Európa, a Balkán és Kelet-Európa között nem csak közvetítő szerepét erősíti, hanem a globális gazdasági folyamatok térségbeli erősödésével tranzit szerepe is felértékelődött és ezzel együtt a logisztikai beruházások, közlekedési folyósók kiépítése állami prioritást és uniós támogatást kapott. Mivel legalább négy meghatározó irányban egyszerre érdekelt, a gazdaságpolitika és beáramló befektetési tőke is jelentős figyelmet fordított a fejlesztésekre, ezzel komoly előnybe került a másik két országgal szemben. Bár ebben a folyamatban még jelentős területi egyenlőtlenségek találhatók Nyugat-Magyarország és Budapest javára és a kelet-magyarországi térség kárára, mégis az Ukrajna (L'viv) és Románia (Kolozsvár) irányába tartó tranzit folyósók mentén a korábbi évtizedekhez képest jelentős változások mutathatók ki.

2. ábra. Tranzit zónák a magyar–román–ukrán hármashatár mentén



- (1) Tranzit zóna (2) Veszélyeztetett környezet (3) Régióközpont (4) Központok a tranzit zónában (5) Városok (6) Autópályák a tranzit zónában (7) Főutak a tranzit zónában (8) Vasútvonalak a tranzit zónában

Forrás: saját szerkesztés

Románia eddig kevésbé tudta kihasználni sajátos helyzetét Közép-Európa, a Balkán és Kelet-Európa között, de a jelen időszakban tranzit szerepe elsősorban a Balkán és Ukrajna között növekedhet, amelyet az uniós tagság is erősíthet. Ezért a Trans-Carpathia – Kelet-

Szlovákia – Kelet-Lengyelország irány sokkal kevésbé fontos, mint az észak-balkáni, magyarországi, vagy akár a Kárpátokon kívüli Ukrajnába tartó tranzit irányok. Prioritást eddig elsősorban a nyugat felé való kapcsolódás kapott, de az erdélyi autópálya építkezéseken kívül komolyabb közlekedési folyosó fejlesztések még nem történtek, és a tervek sem mutatnak jelentős változást. Mindebből adódóan Maramures régió tranzit szerepe kedvező földrajzi helyzete ellenére is kicsi, és messze elmarad a magyarországi Észak-Alföld régiótól.

Ukrajna esetében a L'viv – Munkács/Ungvár tranzitirány jelentősége bizonyos mértékben elmarad a L'viv – Kraków irányétól – amely Lengyelország, Csehország és Németország felé közvetít – mégis fontos áramlási zóna Magyarország, Ausztria, Észak-Itália és Nyugat-Balkán felé. Bár Ukrajna számára szükséges az Európai Unióhoz közeledés, de gazdasági és politikai állapota miatt ez nem igazán töltődik meg tartalommal, így a tranzitszállítások magas forgalma ellenére a közlekedési folyosók mentén nem jelennek meg fejlesztések. Ukrajna politikájában nagyobb szerepet kap, bár sokszor kényszerből az Oroszországgal való kapcsolat, nemzetközileg pedig több támogatást kap a Kaukázusi térség felé való közvetítés. Kárpátalja perifériahelyzetén az egyetlen és nem a legfontosabb tranzit irány nem sokat változtat, sőt Magyarországgal való kapcsolata sem fejlődött olyan mértékben ahogy a kilencvenes években várták.

Mindezek alapján a hármashatár térségében a tranzitirányok és áramlások elsősorban Magyarországon, az Észak-Alföldi régió esetében kapnak gazdaságfejlesztő és térszerkezetet alakító szerepet, így a határon átnyúló kapcsolatok logisztikai, infrastrukturális vonatkozásaiban Magyarország sokkal kedvezőbb pozícióban van a másik két országnál.

A központok vonzásterének hiánya

A hármashatár térsége közvetlenül egyik országban sem rendelkezik erőteljes régióközponttal, ugyanakkor egyéb vonatkozásban jelentős eltérések vannak. Közvetlen a határon csak kisebb központok találhatók, Romániában Satu Mare (Szatmárnémeti), Ukrajnában Berehove (Beregszász). Ezek térszerkezeti szerepe, gazdasági súlya igen csekély. A határokhöz viszonylag közel Ukrajnában Uzhhorod (Ungvár) és Mukacheve (Munkács), de ezek esetében komoly befolyásoló tényező Trans-Carpathia periféria helyzete, amelyet a jelenkor és közelmúlt ukrajnai politikai viszonyai tovább erősítettek, így egyik központhoz sem kapcsolódtak jelentősebb fejlesztések, és esetükben nem beszélhetünk valós vonzásterokről. Romániában két, Satu Mare-nél kisebb központ, Sighetu-Marmatiei (Máramarosziget) és Carei (Nagykároly) vonzásterének elsősorban a belső terek felé érvényesül, és a történeti okokból a 20. században kialakult éles, a határ felé megnyilvánuló elkülönülést a mai folyamatok még nem oldották fel (Szilágyi F. 2008).

Magyarországon a központok elhelyezkedése sokban különbözik a másik két országtól, a Püspökladány – Oradea és a Debrecen – Uzhhorod tranzitvonalak közötti szakaszon a határ 50 km-es körzetében nincsenek középszintű központok, kicsit távolabb vonzáster nélküli kisebb középfokú központok (Fehérgyarmat, Mátészalka, Nyírbátor) találhatók, ugyanakkor a határra tartó jelentős tranzitvonalakon erősen érvényesül a két távolabbi regionális központ Debrecen és Nyíregyháza vonzása. Bár Magyarországon a határon nincsenek olyan központok mint a másik két ország esetében, mégis a térszerkezeti jellemzők és a tranzit vonalak erőteljesebb fejlettsége miatt sokkal jelentősebb a központok vonzása. A hiányok következtében egyre inkább szükségessé válik a határok két oldalán lévő egymáshoz közeli központok vonzásterének, közös fejlesztése (2. ábra).

Szűk kitörési lehetőségek

Nagymértékű állami beruházások a központi térségektől való távolság miatt továbbra is csak a tranzit pályák fejlesztésében várhatók, ezek is csak a Helsinki- folyosók és a TEN vonalakhoz kötődő uniós támogatással életképesek, ezért csak a Debrecen–Uzhhorod–L'viv és a Debrecen–Oradea–Cluj közti tranzit vonalakon hozhat fejlődést, amelynek azért lehetnek közvetett hatásai a köztük lévő hármashatár menti térségre. Ugyanakkor Ukrajnában a vasúti fővonal viszonylagos fejlesztésén kívül a közúti folyosó fejlesztése belátható időn belül, nem várható, ennek pedig nincs olyan áramlás gerjesztő hatása mint az autópályáknak. Valójában nem csak az egymásrautaltságban lévő kényszer, hanem az európai folyamatokból származó előnyök – közösen még hatékonyabb – kihasználásának a lehetősége az, ami felértékeli a határ menti érintkezések különböző formáit és az országokat a közös célok megvalósítására készíti. Ugyanakkor az országos súlypontoktól távoli peremtérségeken hosszan tartó és az országok gazdasági növekedésétől függő folyamat a munkaerő-, tőkeáramlást és kooperációt megvalósító gazdasági erőterek kiépítése. Ezért közelebbi cél lehet a határtól távolabb lévő nagyobb regionális központok vonzásterületének bővülését kihasználva a határok menti közvetlen településkapcsolatok kialakítása. A térség térszerkezeti hiányosságait részben előnnyé lehet fordítani és az ENPI programba illeszkedően a helyi a környezetre és erőforrásaira kell az együttműködést alapozni. Ebben elsősorban a Tisza és mellékfolyói az összefűző tényezők, mivel mind a három országban településhálózat és térkapcsolati meghatározók, agrár és közösségi vízbázisok, turisztikai vonzerők. A folyókra és nagyobb központok hiányából adódó rurális tájra épülő öko-, falusi-, és vízi turizmusnak komolyabb gazdasági kihatásai is lehetnek, de ezek igazán hatékony megvalósítása csak közös fejlesztésekkel érhető el (Radics Zs 2008). Ugyanakkor nem csak a turizmus környezeti igénye, hanem az életminőség javítása és a víz növekvő erőforrási szerepe is igényli a térségben elsősorban a folyók által közvetített környezeti károk és veszélyek közös felszámolását és megelőzését, amely hosszabb távon még az előbbinél is fontosabb együttműködési terület lehet.

A két térségben jelenleg a logisztikai, kutatás-fejlesztési, oktatási (Teperics, K. 2007), termelési, kereskedelmi funkcionális terek kiépülése, az áramlási infrastruktúra fejlesztése, a tranzit áramlások fogadóképességének növelése, és ezzel együtt a szomszédsági funkciómegosztás kialakítása zajlik. Sajnos ma ez inkább a globális folyamatok, a fejlett térségekből érkező, az előnyöket felismerő befektetések eredménye, sokkal kisebb része van az állam regionális fejlesztési szándékának, sőt az államénál jóval nagyobb szerepe van a helyi fejlesztéseknek, a régióközpontok (főleg Debrecen és Nagyvárad) önkormányzatának és a helyi gazdaság erőforrásainak.

A fejlesztési célok természetesen az adottságoktól és megvalósítás lehetőségeitől függően területenként különbözően és eltérő szinteken jelennek meg. Fontos eszköz a határok menti egyszerűbb, közvetlen településkapcsolatok kialakítása, vagy a közös előnyöket biztosító munkaerő-, tőkeáramlást és kooperációt megvalósító gazdasági erőterek kialakítása. Ezért egyre inkább előtérbe kerül a határok két oldalán lévő egymáshoz közeli központok vonzásterének, közös fejlesztése. Ma nem csak az egymásrautaltságban lévő kényszer, hanem az európai folyamatokból származó előnyök – közösen még hatékonyabb – kihasználásának a lehetősége az, ami nagyban felértékeli a határ menti közösen alakított térszerkezet előnyeit.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Csordás, László (2008): Spatial spread and the development of tourism. Motivations of the foreign visitors into the border regions of the Northeast Great Hungarian Plain. In: Süli-Zakar, I. (Ed.) *Neighbours and partners: On the two sides of the border*. Debreceni Egyetem Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen, 2008, pp. 315–322.
- Csüllög, Gábor (2002): The Revaluation of Border Regions in the Changing Spatial Structure. In: Süli-Zakar, I. (Ed.) *Borders and Cross-border Co-operations in the Central European Transformation Countries*. Debreceni Egyetem Kossuth Egyetemi Kiadója, Debrecen, 2002, pp. 69–79.
- Csüllög, Gábor (2003): The Changes of the Spatial Structure in the Carpathian Basin. In: Vaishar, A.–Zapletalova, J.–Munzar, J. (Eds.) *Regional Geography and its Applications* Institute of Geonics, Academy of Sciences of the Czech Republic, Regiograph, Brno 2003, pp. 20–25.
- Csüllög, Gábor (2008): The role of borders in spatial structure changes. In: Süli-Zakar, I. (Ed.) *Neighbours and partners: On the two sides of the border*. Debreceni Egyetem Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen, 2008, pp. 13–18.
- Gulyás László (2005/a): A versaillesi békerendszer hatása a Kárpát-medence régióira. In: Glück Róbert–Gyimesi Gergely szerk. (2005) *A Pécsi Tudományegyetem Regionális politika és gazdaságtan Doktori Iskolájának Évkönyve*. PTE KTK Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola. Pécs. pp. 17–25.
- Gulyás László (2005/b): Két régió – Felvidék és Vajdaság – sorsa az Osztrák–Magyar Monarchiától napjainkig – Hazai Térségfejlesztő Rt. Budapest, 285 p.
- Gulyás L. (2006): A Délvidék regionális fejlődésének főbb csomópontjai és tendenciái. In: *A Délvidék történeti földrajza*. Nyíregyháza, pp. 55–68.
- Gulyás László (2009): A Bánság a török kiűzésétől 1918-ig. In: Horváth Gyula szerk. (2009): *Dél-Erdély és a Bánság*. Dialóg-Campus. Pécs–Budapest. pp. 25–44.
- Gulyás László (2012): *Küzdelem a Kárpát-medencéért. Regionalizáció és etnoregionalizmus, avagy a nemzeti és nemzetiségi kérdés területi aspektusai Magyarországon 1690–1914*. Kárpátia Stúdió. Budapest.
- Molnár, Ernő (2002): The road transport in our border region. In: Süli-Zakar, I. (Ed.) *Borders and Cross-border Co-operations in the Central European Transformation Countries*. Debreceni Egyetem Kossuth Egyetemi Kiadója, Debrecen, 2002, pp. 219–224.
- Radics, Zsolt (2008): Tourist-territorial development program in the Hungarian-Ukrainian border. In: Süli-Zakar, I. (Ed.) *Neighbours and partners: On the two sides of the border*. Debreceni Egyetem Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen, 2008, pp. 333–344.
- Szilágyi, Ferenc (2008): Partium in the mirror of the newest regional conceptions. In: Süli-Zakar, I. (Ed.) *Neighbours and partners: On the two sides of the border*. Debreceni Egyetem Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen, 2008, pp. 271–280.
- Suba János (2008): Államhatárok – a földrajzi tér elválasztása. – In: Szabó J.–Demeter G. (szerk.): *Geographia generalis et specialis Tanulmányok Kádár László születésének 100 évfordulóján rendezett tudományos konferenciára*, Debrecen 2008. pp. 381–386.
- Süli-Zakar István (2003): A határok és a határ mentiség ártérképezése Közép-Európában. – In: Süli-Zakar I. (szerk.): *Határok és határ mentiség az átalakuló Közép-Európában*. Debreceni Egyetemi Kiadó, Debrecen. pp. 30–49.
- Süli-Zakar István–Csüllög Gábor (2010): A regionalizmus, a terület- és településfejlesztés történelmi előzményei Magyarországon. – In: Süli-Zakar I. (szerk.): *A terület- és településfejlesztés alapjai II*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs. pp. 37–73.
- Teperics Károly (2007): Educational co-operations along the Hungarian–Romanian–Ukrainian border. In: *Eurolimes* volume 4. pp. 37–48.
- Tóth József–Trócsányi András (2000): *Régiók Magyarországon* – In Fodor I.–Kovács B.–Tésits R. (szerk.) *Társadalom és környezet* Dialóg Campus Kiadó, Budapest – Pécs 2000 pp. 299–306.

AZ OSZTRÁK–MAGYAR MONARCHIA GAZDASÁGI MŰKÖDÉSE

SZÁVAI FERENC*

ABSTRACT

The geographical conditions, economic opportunities and positive and negative events in its history have always played salient function in a country's economic development; these are commonly called as accidental or necessary factors. Thus it is not a coincidence that the geographical, state territorial frame is going to be determinant to define development. To Hungary the Danube Monarchy meant the frame which covered a monarchic state with differentiated federalism from 1749 to 1848. In our study we present the economic side of the function of Austrian–Hungarian Monarchy, when the vision of breaking the common customs union has strengthened.

BEVEZETÉS

Egy ország gazdasági fejlődésében kiemelkedő szerepe volt mindig földrajzi adottságainak, gazdasági lehetőségeinek, továbbá a történelme során zajló pozitív és negatív eseményeknek. A földrajzi tényezőket sokszor nevezik a gazdasági fejlődés véletlenszerű, vagy szükséges faktorainak. Nem véletlen az a földrajzi, területi (állami) keret meghatározó lesz a fejlődés értelmezésében. Magyarország számára 1867 és 1918 között a dunai Monarchia jelentette azt a keretet, amely monarchikus államot takart differenciált föderalizmussal.

Tanulmányunkban az Osztrák–Magyar Monarchia működésének gazdasági oldalát mutatjuk be.

A Habsburg monarchia alkotó részei és területe, régiói

Az Osztrák–Magyar Monarchia törvényhozásilag és közigazgatásilag külön álló s egymással csak az uralkodó személye és némely közös ügyek ellátása által összefüggő két államterületből állt (Gulyás László 2005). Az összefüggés köztük tehát az ún. reálunió természetével bír. Az egyik államterület, az osztrák államterület a birodalmi tanácsban képviselt királyságokat és tartományokat, másik, vagyis a magyar államterület pedig a magyar korona országait foglalta magában. Amazt, tekintettel a kettejük közt határt képező Lajta folyóra, gyakran Lajtán inneni, ezt Lajtán túli államterületnek is nevezik. Ezekhez járul még a mindkét államhoz közösen tartozó úgynevezett megszállott terület, mely Bosznia és Hercegovina tartományokból áll.

Ausztria két fő gazdasági régiója határos Nyugat-Európával. Az alpi területeket több tartományrész tette ki: Felső- és Alsó Ausztria (Bécset ebbe beleértve), Stájerország, Salzburg, Karintia, Tirol és Voralberg. Durván ez az a terület, melyet Rudolf megvásárlása után 1273-ban a Habsburg területek magjának szokás nevezni. A második régiót a cseh területek alkották, amelyek közvetlenül határosak voltak Nyugat-Európával. Ez a terület a

* DSc. egyetemi tanár, Kaposvári Egyetem.

következő örökös tartományokból állt: Csehország, Morvaország und Szilézia, melyek a középkor óta különböző módon, de folyamatosságot mutattak.

Ausztria keleti részén terült el Galícia és Bukovina, ezek együttesen képezték a Kárpátok területeit. Ezek elkülönültek más Habsburg területektől, sajátos történelmet éltek át, a birodalom csak a 18. században kebelezte be őket.

Az alpi és a cseh területek délkeleti részén feküdtek a déli tartományok, a hat régióhoz képest az a különbség, hogy ezek nem történetileg kialakult részegységek. Trieszt, Krajna és Isztria más részei és Görz már az első Habsburgok idején örökös tartományok voltak. A napóleoni időkben Isztria és Görz-Gradisca megnőtt, Dalmáciát pedig a Monarchia bekebelezte.

Magyarországot három fő régióra lehet felosztani: Gazdaságilag és politikailag nézve a legnagyobb volt a belső magyarországi terület. Ennek nyugati fele volt a jobboldali Duna part. Északon és keleten határos a Dunával, délen a Dráva határolja, nyugaton az Alpok. Túlnyomóan magyar terület német kisebbséggel. Északon terül el a Duna bal parti régió, amit délen a Duna határol, nyugaton és északon pedig Ausztriával határos. Magyarország középső részén fekszik a Duna–Tisza köze, amit a két nagy folyóról neveztek el. Belső Magyarország utolsó alrégiója a Tisza–Maros köze.

Belső Magyarország keleti felén terül el Erdély, ezzel Magyarország Romániával határos. Végül a harmadik régiója Magyarországnak a horvát-szlavón területek (David. F. Good 1986).

A gazdasági fejlődés is regionális egyenetlenségeket mutatott (Gulyás László 2002, 2006; 2009; Kókai Sándor 2006). Az egy főre jutó bevételek a legmagasabbak voltak az osztrák gazdaság központi magjában, Alsó-Ausztriában, Felső-Ausztriában, Salzburgban és az alpi területeken, illetve a Cseh területeken, Csehországban és Morva vidéken. Déli irányba haladva az Alpok déli területein esett, de vidék északi régióiban is, és elérte a mélypontot Dalmáciában és az adriai tengerparton. A cseh területektől keletre már Sziléziában alacsonyabb értéket találunk, illetve jelentősen esett a bevételek egy főre jutó nagysága Galíciában és Bukovinában (Gulyás László 2009).

Magyarország a Habsburg Birodalomban. Magyarország tehervállalása a birodalom működésében

A magyar kamarai bevételek jelentős részben növekedtek a török kiűzése után, fontos bevételi forrását jelentették a bányajövedelmek, illetve a pénzregálék. Még ide lehet sorolni azokat a természetbeni javakat, melyeket háborúk idején Magyarország szállított. Az udvari kamara bevételeiben nehéz kinyomozni a tartományok arányos részvételét a XVI. századtól a XVIII. század első feléig, mivel rendszeres összeírás és zárszámadás nem létezett. Levéltári források alapján megközelítő képet nyerhetünk Magyarország tehervállalásáról a Habsburg Birodalomban, miszerint a 17. század közepén (nem teljes magyar bevételi listák) a közvetlen teljesítése Magyarországnak 36%-os volt, míg a közvetlen és közvetett fizetési részarány a 18. század utolsó évtizedeiben 34,5%, illetve 40,5% volt. A 19. század negyedik évtizedében ugyanezek a mutatók a következőképpen alakultak: 12,15% illetve 18,33% és 29,5%.

A fenti összesítés foglalkozott Magyarország részesedésével a Monarchia kiadásaiban, ami éves átlagban 1752–1843 között 34,5%-ot tett ki.

Ugyanakkor a fenti magyar összeállítással szemben az osztrák kimutatások mindössze 4%-os részesedést mutatnak. Az udvartartás finanszírozása éves átlagban magyar részről a

18. században 39,5% volt, a 18. század második felében 46%, ami éves átlagban 43%-ot tett ki. A 19. század végi nagy építkezések költségei több mint 25 millió forintra rúgtak, a magyar tehervállalásra így jellemző volt a mintegy 50%-os nagyság (BMfF 1928).¹

A bécsi bürokrácia egyes tagjainak alaptételévé vált, hogy Magyarország nem járul erejéhez mérten a terhekhez, mindezt úgy tették, hogy a kormányzések mindezt nem vették alapos vizsgálat tárgyává. Ezek tanácskozásain évtizedeken át öröklődött ez a vélemény. Karl von Zinzendorf² császári és királyi főkamrás számításai, majd állásfoglalása lényeges változást hozott a fenti gondolkodás megváltoztatására. Abból indult ki, hogy a katonai ellátás Magyarország számára sokkal nagyobb teherterelt jelentett, mint az örökös tartományoknak. Ezt az állítását az alábbi pontokba foglalta össze:

1. Magyarországnak ingyen kellett fát szolgáltatni és szállítani.
2. Nagy veszteségek érték a kenyérszállításban.
3. A szénaporció.
4. Az ellátás összege, napi 4 krajcárral számolva 39 000 főre 936 000 forintot tett ki.
5. A többi a robot, előfogat és karbantartás.

Minden számítását egybevetve 5 millió forintra becsülte Magyarország hozzájárulását a közös kiadásokhoz, ami erején felüli volt Zinzendorf szerint. Eckhart Ferenc³ a bécsi számvevőszék megalapítója és elnöke adatai alapján arra a véleményre helyezkedett, hogy Magyarország a Habsburg Monarchia terheinek 38%-át viselte, holott gazdasági fejlettsége Ausztriához viszonyítva mesze elmaradott volt. Viselte a megfelelő terhet, ha más formában is. Mivel eltérő volt Magyarország alkotmánya, a nemesi adómentesség is válaszul szolgálhat több feltett kérdésre [Kövér György–Faragó Tamás (főszerk.) 2003].

¹ A dokumentum 1922. január 21-én keletkezett, a luganói tárgyalások anyagában bukkant föl. Károlyi Árpád által készített dokumentum 52 oldalon széles forrásbázisra alapozva fogalmazta meg a magyar tehervállalást a közös költségek és az udvartartás vonatkozásában, széleskörű forrásbázisra alapozva.

² Karl Johann Christian Graf von Zinzendorf (5. január 1739 Drezda – 5. január 1813 Bécs). 1762-ben kereskedelmi tanácsos, 1763-ban cs. k. főkamrás, 1776 Trieszt kormányzója, 1782-ben II. József kinevezi a Új Udvari Kamara elnökének, 1791-ben titkos tanácsos, 1792-től államminiszter, 1793-tól az Állami Számvevőszék vezetője. 1809-ben a Titkos Államtanács eltérő reformelképzelései miatt vonul vissza. Bécsben hunyt el, 50 éven át írta 80 kötetből álló naplóját, amit hátrahagyott az utókorra.

³ Az egykori Osztrák-Magyar Monarchia kultúrjainak kezeléséről szóló osztrák-magyar tárgyalásokon elsősorban Gratz Gusztáv, Károlyi Árpád, Szekfű Gyula és Eckhart Ferenc vett részt, kiemelkedő szerepük volt a jogi iratok megfogalmazásában. – Ujváry, 148. old: A likvidációs bizottság tagjai Károlyi Árpád (1919–1926), Szekfű Gyula (1919–1925), Eckhart Ferenc (1919–1926) és Miskolczi Gyula (1925–1926) voltak. – A Bécsben működő történészek (1920 őszén indult itt meg a Bécsi Magyar Történeti Intézet munkája) csal Klebelsbergtől remélhették az anyagi támogatást. Klebelsberg hónapról hónapra szedte össze a működéshez szükséges pénzt. Ekkor Klebelsberg a Magyar Történelmi Társulat elnöke volt, rövidesen belügyminiszter és kultuszminiszter, immár személyes utasításait követte Károlyi Árpád. A kérdéssel foglalkozó levéltári dokumentumok sem említik Klebelsberg tevőleges tárgyalási részvételét.

1. táblázat. Magyarország százalékos hozzájárulásáról a Monarchia kiadásainak finanszírozásában (BMfF 1928)

Idő	A. Közvetlen hozzájárulás		B. Közvetlen és közvetett hozzájárulás	
	a. A nem teljes magyar bevételi statisztikák alapján	b. A teljes magyar bevételi statisztikák alapján		
A 17. század közepe	36%	–		–
A 18. század utolsó évtizede	26 ¼	34 ½	34 ½	40 ½
A 18. század második évtizede	14%	23 ½	17%	32 ½
A 19. század évtizede	12 ¼	20 ½	18 ⅓	29 ½

1749–1780 között az átlagos magyar hozzájárulás a Monarchia finanszírozásában 15%-os volt.

2. táblázat. Magyarország éves hozzájárulása a Monarchia kiadásaihoz 1752–1843 között (BMfF 1928)

a) A hiányos magyar bevételi statisztikák alapján	b) A teljes magyar bevételi adatok alapján	c) A teljes bevételi statisztikák alapján, figyelembe véve Magyarország direkt és indirekt hozzájárulását
25%	30%	34 ½%

1720–1778 között átlagosan 39 ½% volt a magyar hozzájárulás az udvartartás költségeihez, ebbe természetesen a bécsi nagy építkezések finanszírozásában vállalt szerep is beletartozott. Tovább árnyalható a kép 1752–1778 között, amikor ez az arány éves átlagban 55%-ot ért el (BMfF 1928).

Az Osztrák–Magyar Monarchia gazdasági fejlődésének sajátosságai

Az 1867. évi XII. törvénycikk szerint a Habsburg Birodalom két államból állt, a Magyar királyságból és az Osztrák Császárságból. Mindkét ország rendelkezett saját parlamenttel, kormánnyal és közigazgatással. Az államélet három alapvető ügykörét a hadügyeket, külügyeket és pénzügyeket tekintve az Osztrák Magyar Monarchia egyközpontú állam maradt. A közös ügyi minisztereket a császári és királyi jelzővel különböztették meg osztrák és magyar kollegáiktól. Fontos szerepet töltött be a külügyminisztérium, irányította a külpolitikát, a diplomáciai kart. A bécsi konzuli akadémia, de a házi, udvari és állami levéltár is alárendeltségébe tartozott. A közös hadügyminisztérium hatásköre csak a hadügyi igazgatásra terjedt ki. A közös pénzügyminisztérium kezdetben a közös ügyek költségvetésének az összeállítására korlátozódott, 1878-tól Bosznia Hercegovina okkupációját követően annak közigazgatásának irányítása is a hatáskörébe tartozott (Romsics Ignác 1999). Mindemelllett a külügyeket a császári ház minisztériumaként nevezték, aminek feladata volt az osztrák-magyar Lloyd igazgatása és a német vitézrendnek jogai feletti ügyelet és képviselő. A pénzügyminisztérium része a legfőbb számvevőszék, amely ellenőrizte az Osztrák–Magyar Monarchia közös háztartásának egyes bevételeit és kiadásait, összeállította a zárszámadásokat (Konek Sándor 1878).

A kiegyezést követően lényegesen megváltozott az államközösség. Immár konkrét képviselői lettek, főleg a közös finanszírozás statisztikai adatai, abban az osztrák illetve magyar részarány segitenek eligazodni a részvétel százalékos nagyságrendjében. Mindemellett a vámbevételek jelentették a közös ügyek finanszírozásának másik tételét.

Magyarország gazdasága az Osztrák Birodalomban, majd 1867-től az Osztrák–Magyar Monarchia keretében fejlődött. Általános vélemény szerint a Monarchia gazdaságának fejlődésére jellemző volt a lemaradás, amit többféle tényezővel magyaráztak. Egyrészt szembevetendő volt a gyarmatok hiánya, illetve az, hogy csak belső erőforrásokra támaszkodhatott. A relatív gazdasági lemaradás főbb okaiként fogalmazták meg:

1. a természeti erőforrásokban való viszonylagos szegénységet,
2. a világgazdaságba való integrálódás alacsony fokát,
3. az önellátáson alapuló gazdaságpolitikát,
4. a tőkés termelési móddal szembeni ellenérzést.

Ehhez társult, ha az egyes országok részesedését vizsgáljuk az európai és a világkereskedelemben, szembevetendő jelenség volt, hogy annak részaránya a birodalomban rendkívül csekély (Csikós Nagy Béla 1996; Nachum T. Gross 1973). Ugyanakkor területét, népességét tekintve az Osztrák-Magyar Monarchia Európa élvonalához tartozott, népsűrűségét tekintve a fejlett nyugat-európai államok mögött foglalt helyet. A leggazdagabb országok történetére vetve egy pillantást, valóban mindig azok az országok prosperáltak, akik biztosították a szabad kereskedelmet, a kereskedelemből hatalmas jólét származott (Randy Charles Epping 2003).

3. táblázat. Az európai országok területnagysága (km²-ben)

Oroszország európai birtokai	5 333 181
Svéd-Norvégia	761 539
Osztrák-Magyar Monarchia	624 196
Német Birodalom	544 906
Franciaország	528 576
Spanyolország	507 036
Török Birodalom	369 258
Magyar Birodalom Dalmáciával együtt	336 798
Magyar Birodalom Dalmácia kívül	324 005
Nagy Britannia	315 325
Ausztria	300 190
Olasz Királyság	296 305

Forrás: Konek Sándor: A magyar Birodalom statisztikai kézikönyve folytonos tekintettel Ausztriára. Budapest 1878. 10. old.

4. táblázat. Magyarország területe (km²-ben)

Magyarország Fiumével együtt	280 409,2
Horvát-Szlávia a hozzá tartozó határörvidékkel együtt	43 596,6
A magyar korona területe	324 005,8
Ausztria területe	300 190,9
Az Osztrák-Magyar Monarchia területe	624 196,7

Forrás: Konek Sándor: A magyar Birodalom statisztikai kézikönyve folytonos tekintettel Ausztriára. Budapest 1878. 9. old.

5. táblázat. Az egy km²-re jutó népsűrűség Európában

Belgium (1874)	181
Németalföld (1875)	116
Nagy Britannia (1876)	106
Olaszország (1875)	93
Németország (1876)	79
Franciaország (1872)	68
Ausztria (1870)	67
Svájc (1870)	64
Dánia (1876)	50
Magyarország (1870)	47

Forrás: Konek Sándor: A magyar Birodalom statisztikai kézikönyve folytonos tekintettel Ausztriára. Budapest 1878. 70. old.

Magyarország népessége 1787-től gyorsan növekedett, de amikor a gazdasági növekedés tényleges szakaszába jutott viszonylag alacsonyabb népességnövekedést produkált. 1869 és 1910 között 35%-os a növekedés. A természetes szaporodás az 1880-as évektől már évi 11 ezreléket tett ki, az egész korszak alatt 6,8 millió főnyi lakosságot eredményezett (Berend T. Iván–Ránki György 1972).

Ausztria népessége 1800 körül 13,9 millió fő, Magyarországé (1787) pedig 9,3 millió fő. 1850-ben 17,6 illetve 13,8 millió, 1865-ben 19,9 és 15,4 és 1910-ben pedig 28,4 és 20,9 millió fő. Az ezer lakosra számított átlagos növekedés Ausztria-Magyarországon 1801-1820 között 5,3 (az európai átlag ekkor 6,4), 1861–1870 között 7,5, 1881–1890 között 9,1 és 1891–1900 között 9,6% volt (Berend T. Iván–Ránki György 1976).

Minden bizonnyal a gazdasági növekedés egyes rátáit vizsgálva az Osztrák–Magyar Monarchia gazdasági fejlődéséről még árnyaltabb képet rajzolhatunk. Eszerint Európában az Osztrák–Magyar Monarchiánál csak Dánia, Svédország és Németország rendelkezett nagyobb növekedési mutatókkal, ami rámutat egyrészt arra, hogy a növekedési szakasz a fenti időintervallumban indulhatott el a Monarchiában, illetve más nyugat-európai országokban esetlegesen korábban, vagy a növekedés hullámai már nem érték el a korábbi 1870 előtti szintet.

A megtermelt tiszta jövedelem egy főre számított értéke a Magyar Birodalomban 73,3%-át érte el az Osztrák Birodalomnak. A 26%-os különbség miből adódott? Magyarországon az ipar részesedése a nemzeti jövedelemből alacsony volt, illetve az ipari szerkezetben a fajlagosan kisebb értéket termelő ágazatnak nagyobb a részesedése (Csikós Nagy Béla 1996).

A birodalom fejlődését a fenti sajátosságok mellett jellemezte ugyanakkor a nemzeti jövedelem differenciálódása, a regionális fejlődés is. Viszont érdekes azt is vizsgálni, hogy Magyarország a dualizmus alatt az átlagos növekedést tekintve az átlagot meghaladó, a leggyorsabban fejlődő országok közé tartozott. 1860–1913 között a GDMP átlagos növekedési rátája 2,4 (mezőgazdaság 1, ipar 3,5), amikor ugyanez Franciaországban 1,1, Nagy Britanniában 2,2, Ausztriában 2,3, Olaszországban 1,3 (Katus László 1970).

6. táblázat. Az osztrák és magyar iparosodás összehasonlító növekedési rátája

Ciklus	Évek	Ráta	
		Ausztria	Magyarország
1	1830-46 Ausztria 1830-47 Magyarország	2,6	1,3
2	1846-61 Ausztria 1847-64 Magyarország	2,6	2,2
3	1851-71 Ausztria 1864-74 Magyarország	3,2	1,4
4	1871-84 Ausztria 1874-83 Magyarország	1,8	5,5
5	1884-98 Ausztria 1883-96 Magyarország	2,2	3,4
6	1898-07 Ausztria 1896-06 Magyarország	3,9	2,2
7	1907-12 Ausztria 1906-12 Magyarország	1,7	5,9
	1867-1913	2,8	3,2

Forrás: Scott, M. Eddie, Economic Policy in Austria-Hungary, 1867–1913.

The Cambridge Economic History of Europe Vol. VIII. The industrial economies; the development of economic and social policies. Ed. By Peter Mathias and Sidney Pollard. (Cambridge 1989) 869.

7. táblázat. Az egy főre jutó nettó hazai termék nagyságrendje koronában 1913

<i>Ausztria</i>		516
Alpi területek	790	
Cseh, morva, sziléziai területek	630	
Dél-Tirol, Trieszt, Isztria	450	
Szlovénia, Dalmácia, Bukovina	300	
Galícia	250	
<i>Magyarország</i>		435
Az 1920 utáni terület	521	
Az „utódállamok” területei	374	
Horvát-Szlavónia		295
<i>Habsburg Monarchia</i>		475

Forrás: Scott, M. Eddie, Economic Policy in Austria-Hungary, 1867–1913.

The Cambridge Economic History of Europe Vol. VIII. The industrial economies; the development of economic and social policies. Ed. By Peter Mathias and Sidney Pollard. (Cambridge 1989) 820. old.

A fenti táblázat jól mutatja be a regionális fejlődési szintkülönbségeket. A következőkben láthatjuk az infrastrukturális és állami kiadásokat Ausztriában.

8. táblázat. A bruttó hazai termék Ausztriában 1911–1913 között (David F. Good 1986)

Régió	1 főre koronában számolva
Alpi területek	
Alsó Ausztria	850
Felső Ausztria	626
Salzburg	641
Stájerország	519
Karintia	556
Tirol, Vorarlberg	600
Cseh területek	
Csehország	761
Morvaország	648
Szilézia	619
Déli területek	
Krain	439
Tengermellék	522
Dalmácia	264
Kárpáti területek	
Galícia	316
Bukovina	310
Ausztria	569

Az Osztrák–Magyar Monarchia 1867 és 1918 között fennállt különleges dualista állam, reálunió Közép-Európában (Gulyás László 2012). Két fele, a Magyar Királyság és Ausztria (amely a mai Ausztria mellett magába foglalta egyebek mellett Csehországot, Galíciát, Bukovinát, a mai Szlovéniát és Olaszország egy részét) belső ügyeit önállóan intézhette. Közös ügyeknek számítottak a külügy és a hadügy, valamint az ehhez szükséges pénzügyek. A létrejött kiegyezésben megkísérelték az udvar nagyhatalmi törekvéseit összeegyeztetni a magyar alkotmányos törekvésekkel. A politikai kiegyezést a gazdasági kiegyezés egészítette ki, amit azonban tízévente meg kellett újítani. Ennek eredményeként fenntartották a közös bank- és valutarendszert (a jegybank az Osztrák–Magyar Bank volt), valamint a közös vámrendszert. Utóbbi fontos összetartó ereje volt az kettős államalakulatnak, igazán komolyan a bomlás 1909-ben sejlett csak fel.

A Monarchia közös piaca: A vámunió

A szabad munkaerő, a tőke és a törvényi szabályozás mellett kétség kívül a szabad kereskedelemnek, a piacnak komoly szerepe van a gazdaság működésében. Az Osztrák Császárságban Karl Ludwig Freiherr von Bruck (1798-1860) elképzelése volt, hogy vámpolitikájának segítségével a dunai államok gazdasági fejlődésbeli elmaradottságát lassan javítson, illetve a gazdasági fejlődést kiegyenlítse. Mária Terézia 1775-ben eltörölte a vámtárokat Csehország, Morvaország és az osztrák tartományok között. Létezett azonban egy ún. preferenciális kapcsolat is, ennek lényege az volt, hogy mindkét fél alacsonyabb illetéket fizetett a területéről érkező árukért. Ezt a gyakorlat Franciaországban Colbert vezette be, majd Turgot folytatta és 1789-ben teljesedett ki.

Friedrich List (1789–1846) 1818-ban egy egységes vámrendszer tervét dolgozta ki, majd 1834-ben a Zollverein megalkotásával megteremtette a csatlakozó német államok számára a szabad piacot és az egységes pénzügyi rendszert. A vámunió 1834. január elsején kezdte meg működését porosz irányítással (Henderson, W. O. 1939). Ekkor Magyarországon a gazdasági

reform két legfontosabb kérdése volt a jobbágyszabadság és az Ausztria és Magyarország közötti belső vámhatárok megszüntetése. A középkortól 1850. október 1-jéig fennállt a magyar korona országait elválasztó vámhatár. 1850. október 1-je után indul meg a szabad kereskedelem, s John Komlos és Katus László vizsgálatai is arra engednek következtetni, hogy a vámunió létrejötté annak mindkét tagjának javára szolgált. Ha azonban a gazdasági növekedés nagyságrendje oldaláról közelítjük meg a kérdést, akkor John Komlos válasza vizsgálatai alapján az, hogy a nettó nyereség túl kicsi volt ahhoz, hogy a gazdasági növekedés meghatározó eleme legyen. A két gazdaság 1850 után nyílt meg egymás felé. Mégis 1850 előtt Komlos szerint nem lehetett a fejlődés legnagyobb akadálya, ugyanis a határsorompó megszűnéséből származó nyereség nagyságrendje a bruttó nemzeti terméknek mintegy 1,5% volt. Következésképp nem lehetett a reform az osztrák ipar és mezőgazdaság esetében a fejlődés döntő mutatórugója. Ami a jobbágyszabadságot illeti ez sem fejtett ki olyan széles hatást, mint ahogy azt feltételezték. Legfeljebb egyszer és mindenkorra 1 vagy 1,5%-os növekedést jelentett a teljes mezőgazdasági eredményben (Komlos John 1990).

Tény: hogy a magyar ipari fejlődés gyorsabb volt a dualizmus idején, mint az osztrák. Hátrányul lehetne felróni, hogy egy egyoldalú szerkezet alakult ki, pl. könnyűipar, főleg a textilipar kis súlya jellemezte. Ausztriából származott az ipari gépparkunk jelentős része: az élelmiszeriparban 68, a bőriparban 62, a faiparban 43, a textiliparban 33, a vasipar 38, a többi 20% (Katus László 2008). Az Osztrák–Magyar Monarchia „közös ügyeit” 10 évente újították meg. A monarchia egyes határ menti körzetei, kikötők kívül estek a közös vámterületen. A két országnak közös pénzügyi rendszere volt: az „ausztriai érték” (az ezüst forint). „Egyenlő alapelvek” (fogyasztási adók, jövedékek: mint pl.: a posta és táviratügy, vasutak építése és üzemeltetése. A két ország azonos súly és mértékrendszert használt. A kereskedelmi és vámszövetséget 10 évre kötötték, de 5 év után bármelyik fél kérhette a módosítását (Paulinyi Ákos 1973).

A közös vámterület ellen sokan felhozták, hogy az elszegényedésünk forrása, hogy nagy mennyiségű nyersanyag kerül ki az országból, vagyis többet fizetünk, mint amit kapunk. A magyar áruk vámvédelem nélkül túrták a külföld szabad versenyét. A nyersanyag kivitele káros. A gazdasági elkülönülésnek a következő formái lehetségesek: 1. Magyarország egészen független vámterületet képez és Ausztriával 2. Független vámterületet képez, de oly módon hogy egymásnak Ausztriával nagyobb előnyöket ad, de főképp a vámok tekintetében. 3. Ausztria és Magyarország továbbra is megtartja a külfölddel szemben egységes közgazdasági területét, de az egymás közötti forgalmat közbeeső vámokkal szabályozza (Matlekovits Sándor 1905).

Ugyanakkor más vélemények szerint 1850-ben a magyar államtömb óriási méretei és roppant erőforrásai, hatalmas nyersanyag és munkaerőkészlete, jelentékeny felvevőpiaca tette különösen vonzóvá beolvasztását az összbirodalom gazdasági szerkezetébe. A vámunió fennállásának ideje alatt végig és utána is viták folytak, alapvetően két fő álláspont fogalmazódott meg, az egyik szerint a két ország gazdasági érdekei annyira eltérőek, hogy a kereskedelmi és vámszövetség akadályozza a fejlődést. A másik vélemény szerint viszont a gazdasági emelkedéshez vezetett. Sztéryni József⁴ szerint nincs másik két ennyire

⁴ Sztéryni József (1861-1941). 1861. november 6-án született a Somogy megyei Lengyeltóiban. Apja Stern Albert rabbi Lengyeltóiban, majd Újpesten. Anyai nagyapja a híres Fassel Hirsch főrabbi. Apja később Sztéryni magyarosította a nevét. A középiskoláit Budapesten végezte, majd két évre Németországba ment tanulmányútra, nyelvismeretét jól hasznosította a közös vagyon megosztásának döntőbírájaként. 1905-ben ugyanott az adminisztratív államtitkári posztot töltötte be. 1906/1907-ben a kiegyezési tárgyalásokon a kormánybizottság magyar elnöke.

gazdaságilag egymásra utalt ország. A közös vámterület (a heves viták ellenére) a Monarchia felbomlásáig mégis fennmaradt. A közös vámterület problémáiról is értekeztek. A két eltérő adottságú, szerkezetű és fejlettségi szintű ország külkereskedelmi érdekeit nehéz volt összehangolni. A Monarchia méreteit tekintve Oroszország és Németország után a korabeli harmadik legnagyobb gazdasági egység volt a kontinensen.

A gazdasági fejlettség tekintetében pedig középső helyet foglalt el Európában (alacsonyabb értékek Európa déli és keleti periferiáján voltak, Portugália, Spanyolország, Balkán és Oroszország tartozott ide, magasabbak voltak Nyugat-Európa egyes területein és a skandináv országokban, hasonló fejlettségű volt Olaszország (Katus László 2008).

A politikai fejlődés egyértelműen a dezintegráció felé haladt egészen Magyarországon a felbomlásáig, de gazdaságtörténeti elemzések szerint a piaci integráció előrehaladt. De vajon ez az integráció egyformán előnyös volt-e a Magyarország. összes országa számára? Felzárkóztatta-e az elmaradottabb területeket vagy fokozta a különbségeket?

Megállapítható, hogy Magyarország gazdasági növekedésének üteme a dualizmus korában a leggyorsabbak közé számított Európában, így felülmúlta Ausztriáét. Fontos kérdés, hogy ebben milyen szerepe volt a közös piacnak (Katus László 2008)! David F. Good számításai a birodalmi léptékű integráció az 1850-60-as évtizedekben szerveződött egybe a nagykereskedelmi árak összehangolása alapján. Good a pénzügyi kamatlábak integrációját az 1880-as évtized első felére helyezte. Eszerint Európában az Osztrák–Magyar Monarchiánál csak Dánia, Svédország és Németország rendelkezett nagyobb növekedési mutatókkal, ami rámutat egyrészt arra, hogy a növekedési szakasz a fenti időintervallumban indulhatott el a Monarchiában, illetve más nyugat-európai országokban esetlegesen korábban, vagy a növekedés hullámai már nem érték el a korábbi 1870 előtti szintet (Katus László 2008).

Az osztrák és cseh területek növekvő nyersanyag- és élelmiszerigénye gyorsan és tartósan bővülő exportpiacot nyitott a magyar mezőgazdaság és élelmiszeripar számára. Az osztrák és cseh iparvidék pedig Magyarországra szükséges termelési tényezőket (pl. tőke, korszerű gépek, szakemberek) exportált. A magyar külkereskedelem több, mint 2/3-a a közös piacon valósult meg, Magyarország számára fontos kiviteli piac volt, Ausztria esetében ez csak 35–40% volt, tehát ő nem volt oly mértékben a magyar termékekre szorulva. Az Ausztriával folytatott külkereskedelmünk az 1840-es években a kivitel 90%-a mezőgazdasági nyertermék, 10% ipari termék volt. 1909-13-ban a mezőgazdasági nyertermékek aránya már csak 55%, az ipari termékeké 44%, de ezen belül az élelmiszer-ipari termékek részesedése 25%. Katus László szerint nemcsak a mezőgazdaságra, hanem az iparra is fejlesztő hatást gyakorolt a közös piac.

Az agráripari munkamegosztás egy agrárjellegű, élelmiszer- és nyersanyagtermelő ország és egy iparosodottabb terület egysége miatt érvényesült. A közös vámterületen a behozatalunk volumene gyorsabban növekedett, mint a kivitelé (Katus László 2008). Gátolta vagy segítette az iparosodást a vámunió? Ez a legtöbbet vitatott kérdés állapítja meg Katus László. A fejlettebb osztrák-cseh iparral folyó szabad versenynek egyaránt voltak hátrányai és előnyei! Pl.: a magyar ipar növekedése a dualizmus korában jóval gyorsabb volt, mint az osztráké. Az 1880-as évek végétől az eddig elmaradott iparágak is fejlődésnek indultak, az ipar szerkezete kiegyenlítettebbé vált. A felgyorsult technikai fejlődés új iparágakat hívott életre, melyeknél már nem érvényesült a régebben iparosodott régiók előnye. Mindemellett közös vállalatok alakultak, megvalósítva a magasabb szintű integráció különböző formáit (Katus László 2008).

Az Osztrák–Magyar vámunió felbomlásának víziója 1909-ből

Az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlását vizsgálva Kövér György tette fel azt a kérdést, hogy a gazdasági tényezőknek volt-e szerepe a felbomlásban? A tanulmány arra a következtetésre jut, hogy Jászi Oszkár (1983) és Fink (Maria Krisztina) (1968) tévedett Magyarország gazdasága rendben működött, nem emiatt bomlott fel, hanem felbontották (Köver György 1997).

A különböző nézőpontok miatt a kérdés tisztázása nem egyszerű, különböző véleményeket kellett megvizsgálni, gazdasági tényeket megvizsgálni és értelmezéseket interpretálni. Ugyanakkor az Osztrák–Magyar Monarchia gazdasági működését illetően még mindig vannak tisztázatlan problémák. Jászi Oszkár az 1900-as évek első évtizedére teszi a centrifugális gazdasági erők túlsúlyát, a kérdés az, hogy előkészítette-e a gazdasági dezintegráció folyamata? Fink (Krisztina Maria) megközelítése szerint az intézményrendszer 1867-től túlsúlyra kerülnek a centrifugális erők.

A gazdasági dezintegráció, a politikai rendszer csödjé eredményezte egyben a kudarc szemléletét. Ha azonban a szemléletünk Kövér György és Katus László alapján a lehetőség oldaláról vizsgálja a kérdést, akkor egészen más eredményre juthatunk.

Az Osztrák–Magyar Monarchia működésében a közös ügyek és a közös érdekeltsgű (dualisztikus) ügyek működését nem végleges megoldásként, hanem általában 10 évenként megújítandó alku keretében szabályozták. A legtöbb vitát kiváltó területe volt az Osztrák–Magyar Monarchiának:

1. A jelentős adósság megosztása.
2. Kvóták (a közös ügyekhez való hozzájárulás mértéke).
3. Az Osztrák–Magyar Monarchia két állama közötti kereskedelmi és vámszövetség.

Adósságállomány

Ausztria fedezetlen adósságát 7 767 835 764, Magyarország esetében 6 741 322 674 koronában állapították meg. Főleg az adónemek és értékpapírok alapján állapították meg az „utódállamok” részesedését az osztrák és magyar adósságban.

Eddie M. Scott szerint a központi kormányzat kiadásaiban az adósságszolgálat mellett fontos szerepet játszott a közös ügyek finanszírozása. Ez a kiadások tekintetében az osztrák fél esetében a rendes összkiadások 27,6%-a volt 1869–1973 között, 1909–1913 között pedig 19,7%. Magyarország ugyanebben az időszakban 16,4%-ot illetve 14,3%-ot fordított a közös ügyek finanszírozására. Csak érdekességgként jegyezzük meg, hogy az adósságszolgálat Ausztria esetében a fenti időpontban az összes kiadások 36,6%-a, illetve 32,5%-a volt, míg Magyarországon 29,1, illetve 26%. A bevételek legnagyobb része a közvetett adókból, monopóliumoktól származott, ami igaz volt Magyarországra is (Scott M. Eddie 1989). A háború hatására a kvóta-hozzájárulást a háromszorosára kellett emelni, hogy fedezze a közös kiadások 100%-át.⁵

⁵ Compass. Finanzielles Jahrbuch für Österreich-Ungarn. Wien, 1919. 57. old. és Österreichisches Statistisches Handbuch für die im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder. Wien, 1914.

Kvóták

Az Osztrák–Magyar Monarchiában a közös kiadások fedezetét a vámbevételek jelentették, ez azonban mindig kevésnek bizonyult. A hiányt kvótákból pótolták. Így a vámbevételek nem tartoztak egyik állam költségvetésének indirekt adójához sem (Scott M. Eddie 2004).

A közös érdekű ügyek (vámbevételek, őrlési monopólium, a katonai és egyéb alapítványok bevételei); a kvóták a korszakban az alku eredményeként így alakultak 1868–1871 között 30%, 1872 30,22%, 1873–1899 között 31,4%, 1900–1907 között 34,4%, 1907–1918 között 36,4%.

9. táblázat. Az Osztrák–Magyar Monarchia költségvetésének fedezete 1885–1914 között (1000 koronában)⁶

Év	Vámbevétel	%-os fedezet	Kvótákból	%-os fedezet
1885	9652	3,88	239 308	96,12
1890	83 054	29,47	198 766	70,53
1895	107 422	34,99	199 596	65,01
1900	131 048	37,64	217 116	62,36
1904	113 273	29,01	277 220	70,99
1905	148 630	33,93	289 440	66,07
1907	162 032	30,49	271 490	69,51
1908	169 931	35,46	344 445	64,59
1909	197 980	30,76	445 598	69,24
1910	228 452	39,82	345 298	60,18
1911	222 717	40,23	330 855	59,77
1912	238 645	36,06	423 191	63,94
1913	197 704	33,01	401 646	66,99
1914	197 252	33,39	194 039	66,61
1914/15	216 455	36,96	369 268	63,04
		32,34		67,66
Összesen	2 424 247		4 547 276	

10. táblázat. A kvóták összege és megoszlása 1885–1914 között (1000 koronában)⁷

Év	Osztrák kvóta	Magyar kvóta	Egy főre jutó kvóta	
			Osztrák	Magyar
1885	164 166	75 142	7,18	4,78
1890	136 354	62 412	5,70	3,58
1895	136 922	62 674	5,48	3,58
1900	142 428	74 688	5,45	3,91
1904	181 856	95 374	6,88	4,95
1905	189 872	99 567	6,69	4,91
1907	172 673	98 826	7,11	5,22
1908	173 449	99 269	6,30	4,80
1909	283 400	162 198	10,05	7,87
1910	219 710	125 588	7,76	6,01
1911	210 424	120 431	7,39	5,72
1912	269 147	154 044	9,38	7,26
1913	255 418	146 618	8,83	6,85
1914	123 409	70 630	4,30	3,28
1914/15	234 854	134 413	7,91	6,12
átlag	2 894 082	1 581 874	7,09	5,256
	64 %	35 %	57 %	43 %
	4 547 276			



⁶ Österreichisches Statistisches Handbuch für die im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder. Wien, 1914.

⁷ Uo. (a fenti számítást az 1885 és 1913 közötti statisztikai adatok alapján készítettük).

Az utolsó kvótatárgyalások a magyar fél hozzájárulását 2%-kal megemelték (63.6 : 36,4%). A kvótatárgyalásokat komplikálta az adóbevételek nagyságának megállapítása. Ausztria és Magyarország bevételi szerkezetében sok hasonlóság volt, a kiadások azonban sokkal eltérőbbek. Lényegi eltérés a két legnagyobb kiadási oldalnál jelentkezett, az adósságszolgálatnál és a közigazgatási kiadásoknál (Scott M. Eddie 2004).

Az 1891. évi közös költségvetés összes szükséglete 132,925.887 forintból a vámjövedelem összege 40,491.750 forintot tett ki. A fedezendő szükséglet 92.434.137 forint (178.250 forinttal több az előirányzatnál), miből Magyarországra 29,024.319 forint 2 krajcár esett (Matlekovits Sándor 1894).

Viták az Osztrák-Magyar Monarchia kereskedelmi- és vámszövetségének megújítása körül 1907–1909

Eddie M. Scott szerint az Osztrák–Magyar Monarchia több volt, mint vámunió. Véleménye szerint monetáris integráció és részleges adóunió volt: a munkaerő és a tőke szabad áramlása valósult meg. A részleges adóunió megfelelést is megfogalmazza (a fogyasztási adókat felvették a „közös érdekű ügyek” közé. Ezt alapvetően értették a hús, cukor, szeszes italok, később petróleumra. A közfinanszírozás egésze szinte feltáratlan terület Ausztria-Magyarországgal kapcsolatban. Érdekes kérdés továbbá az is, hogy a kvótaarány összhangban volt-e, vagy jelentősen eltért a partnerek fizetőképességétől (Scott M. Eddie 2004)?

Kövér György tanulmányában hangsúlyozza a piaci erőter fontosságát, a piac megfelelő működését, a gazdaság stabilitását és a centrifugális (széthúzó) és a centripetális (összetartó) erők egyensúlyát. Jászi szerint a gazdaság problémái 1900–1913 között jelentkeztek. A Ciszlajtán területek passzívba fordulása indukálta, 1906-tól nálunk is jelentős passzívum halmozódik fel. Gazdasági mélypontok jelentkeztek, így 1908-ban, 1913-ban.

Kövér György szerint fontos vizsgálati kérdés a két birodalom fél közötti áru és tőkeforgalom, a Monarchia egészének nemzetközi kereskedelmi és fizetési mérlege. Szerinte a Monarchia egészét jellemezte a periodicitás (Kondratyev hullámok), s a külkereskedelmi mérleg átmeneti passzivitása ezzel magyarázható (Kövér György 1997).

Mégis a gazdasági különállásnak megfogalmazódtak a lehetőségei az utolsó kereskedelmi szövetség megújításának tárgyalásain, és körvonalazódott a különálló magyar kereskedelem és iparügy. A 10 évre kötött kereskedelmi és vámszerződés lejárt 1897. december 31-én, Magyarország önálló akart lenni (Rajnik Béla 1909). A tíz évre szóló megállapodások tartalmazták:

1. A vám és kereskedelmi terület egységét, kivétel a vámkülföldi kereskedelem,
2. a vámmentes kereskedelmet,
3. minden belföldi termék azonos illetékkel történő terhelését a birodalom mindkét országában.

Összességében hat kiegyezési tárgyalás volt 1867, 1878, 1887, 1899, 1907 és 1917-ben (Paulinyi Ákos 1973).

1899: XXX. tc. alapján mégis hosszú vita után megállapodás született, mégsem válnak külön, de megalapozták a különválás lehetőségét.

Ennek az volt az előzménye, hogy 1905-ben külügyi hivatal nemzetközi kereskedelmi szerződést kötöttek, ezeket nem fogadják el a birodalom mindkét felében.

1907: LIII. tc. Rajnik Béla szerint mégis lépés a gazdasági önállóság felé, még megszavazták a közös vám- és kereskedelem ügyét, de megtörtént a magyar gazdasági önállóság lehetőségének az elfogadása.

1907. október 8-án a magyar–osztrák kereskedelmi szerződés a gazdasági közösséget biztosította, viszont a kapcsolat 1917 végéig szólt, de 1918. január 1-jétől kimondta a különválás lehetőségét. 1907. október 8: LIII. tc. – magyar-osztrák kereskedelmi szerződés kidomborította tehát Magyarország gazdasági függetlenségét, s nemzetközi garanciát adott 1918. január 1 az önállóságra (Rajnik Béla 1909).

Ausztriában az agráriusok (Club der Land- und Forstwirte) szerettek volna gyorsan szakítani Magyarországgal, hasonló módon, mint Magyarországon az ipari körök. Magyarországon az 1907-es döntés ezzel politikai színezetet is kapott (Paulinyi Ákos 1973). Az önállóság lehetőséget nyújtott volna a magyar területen egyenlő versenyre és az ipar fejlesztésére. Kossuth Ferenc szerint „Egyoldalú előnyök nem békét, hanem gyűlöletet, nem gyarapító munkát, hanem romboló küzdelmet jelentenek.” A kereskedelem ügyét az 1867: XVI tc., majd az 1878: XX. tc. és az 1887: XXIV. tc. szabályozta, majd végül a fenti 1907 LIII. tc. Rajnik Béla (1909). Éppen a vámunió megújítását célzó vitás kérdések elintézése ösztönözte a feleket arra, hogy nem állandó tevékenységgel felállították 1907-ben a döntőbírásgot, amely esetenként ülésezett és a vitás kérdések megoldásában kellett döntéseket hoznia (Paulinyi Ákos 1973).

Rajnik Béla könyvével a Magyar Tudományos Akadémia dicséretét érdemelte ki 1909-ben, de minden bizonnyal az önálló magyar ipar megteremtéséért küzdők is hatása alá kerültek. A könyvben a különválás, az új rend érdekében történő intézkedéseket fogalmazza meg a szerző. Elsőként szükségesnek tartja a pártok összefogását, az ipari munkahiány megszüntetését (tisztességes megélhetés, fogyasztási adókban – a munkások érdekeit vegyék figyelembe) – a visszavándorlás elősegítését.

Kiemelt fontosságot tulajdonít a munkaerő fejlesztése mellett az önálló jegybank felállításának, s arra a kérdésre, hogy mi szolgálja jobban az érdekeket a közös vagy az önálló, azt a választ adja, hogy az önálló jegybank a gazdasági függetlenség és jólét záloga egyben. Fontosnak gondolja Rajnik az egyéb hitelügyek (független pénzügyek kellenek, az ipari vállalatoknak pénzre volt szükség) rendezését, a forgalmi ügyek megoldását, hiszen szerinte Ausztria körülsáncolta magát.

Szükséges a gabonaárak paritásának biztosítása, az örlési forgalom körüli visszaélések felszámolása (Rajnik Béla 1909). Tőzsderreformra (papirosbúza és tőzsdebírásg) tesz javaslatot, a határidőüzletek (mezőgazdaság, kereskedelemre, hatás a malomiparra) átfogó szabályozására. Az iparügyek terén az ipari temelés fejlesztése és a keleti piacok (kereskedelmi szerződések) biztosítása áll gondolkodásának középpontjában. Rajnik véleménye az, hogy menjünk elébe a problémáknak, 1918 előtt gyakorlati és tudományos szakemberekből álló bizottság felállítására tesz javaslatot. A különválást – mintegy gyógyszernek nevezi, ami lehetőséget kínál az egészséges fejlődés számára.

Végző soron hitet tesz a szabad kereskedelem mellett. Végül kimondatja Kossuth Ferencel az álláspontját: „Nem lehet jólétben az az ország, melyben az emberi kereset legjövendőmezőbb forrása, az ipar, nincs meghonosítva és nem foglalhatja el kellő helyét a világ államai között az az ország, melynek kereskedelme nincs a saját kezében” (Rajnik Béla 1909). Érdekes továbbá a nemzetközi fizetési mérleg alakulását megvizsgálni. Feller Frigyes 1908-ban megjelent művében alátámasztja azt, hogy az 1901–1905 közötti években Magyarország eladósodott Ausztriának évről évre mintegy 305 millió koronával. Magyarország fizetési mérlege kedvezőtlenebb, mint a közös vámterületé külfölddel szemben. Magyarország fizetési mérlege a külfölddel szemben 176 millió korona passzívumot mutatott, az Osztrák–Magyar Monarchiában pedig a vámkülfölddel szemben csak 30 millió tartozást. Ez egyben azt jelenti, hogy Ausztria fizetési mérlege a külfölddel szemben 146 millió korona követelést mutat (Feller Frigyes 1908).

Összevetve az eddigieket az alábbi konklúzióra lehet jutni. A gazdaság működésének és a fizetőképességnek a gondjai, a vám- és kereskedelmi szövetség megújulásának vitái, különösen az utolsó megállapodás (1907), a deficit finanszírozásának nehézségei, majd a világháború anyagi terhei (Magyarország esetében 2 és fél békeév teljes nemzeti jövedelme), a teljes gazdasági kimerülés elsősorban közvetett, majd tényleges szerepet játszott az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlásában, különösen annak következményeiben.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Berend T. Iván–Ránki György (1972): A magyar gazdaság száz éve. Budapest.
- Berend T. Iván–Ránki György (1976): Közép-Kelet-Európa gazdasági fejlődése a 19–20. században 2. kiadás. Budapest.
- Compass. Finanzielles Jahrbuch für Österreich-Ungarn. Wien, 1919.
- Csikós Nagy Béla (1996): A XX. század magyar gazdaságpolitikája. Tanulságok az ezredfordulón. Budapest.
- David. F. Good (1986): Der wirtschaftliche Aufstieg des Habsburgerreiches 1750–1914. Böhlau Verlag. Wien–Köln–Graz.
- David F. Good (1986): Der wirtschaftliche Aufstieg des Habsburgerreiches 1750–1914. Forschungen zur Geschichte des Donaumaues Band 7. Böhlau Verlag. Wien –Köln–Graz.
- Fellner Frigyes (1908): A nemzetközi fizetési mérleg és alakulása Magyarországon. Politzer-féle Könyvkiadóvállalat. Magyar Közgazdasági Könyvtár. Szerkeszti: Földes Béla, Budapest. 178–179. old.
- Fink Kristina Maria (1968): Die österreichisch-ungarische Monarchie als Wirtschaftsgemeinschaft: ein historischer Beitrag zu aktuellen Integrationsproblemen. Südosteuropaschriften Band. 9, München, Rudolf Trofenik, 1968.
- Gulyás László (2002): Az Osztrák–Magyar-Monarchia és a regionális etnikai nacionalizmus. In: Gazdag L. szerk. (2002) Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kara Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola évkönyve Pécs: PTE KTK Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola.
- Gulyás László (2005): Két régió – Felvidék és Vajdaság – sorsa az Osztrák–Magyar Monarchiától napjainkig. Hazai Térségfejlesztő Rt. Budapest.
- Gulyás László (2006): A Délvidék fejlődésének főbb csomópontjai és tendenciái. In: Kókai Sándor szerk.(2006): A Délvidék történeti földrajza. Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszéke. Nyíregyháza.
- Gulyás László (2009): Regionális folyamatok a 19. században. 93–95. old. In: Gulyás László szerk. (2009): A modern magyar gazdaság története. Széchenyitől a Széchenyi-tervig. JATE Press-Szegedi Egyetemi Kiadó.
- Gulyás László (2012): Küzdelem a Kárpát-medencéért. Regionalizáció és etnoregionalizmus, avagy a nemzeti és nemzetiségi kérdés területi aspektusai Magyarországon 1690–1914. Kárpátia Stúdió. Budapest.
- Henderson, W. O. (1939): The Zollverein. The Macmillan Co. New York.
- Jászi Oszkár (1983): A Habsburg-monarchia felbomlása. Gondolat Könyvkiadó. Budapest.
- Katus László (1970): Economic Growth in Hungary during the Age of Dualism (1867–1913). A Quantitative Analysis. (In: Social-Economic Researches on the History of East-Central Europe. Studia Historica. Akademiae Scientiarum Hungaricae. Edited by E. Pamlényi. Budapest.)
- Katus László (2008): Sokszólamú történelem. Katus László válogatott tanulmányai és cikkei. Kiadja a Pécsi Tudományegyetem Történelem Tanszékcsoport. Szerkesztette: Nagy Mariann–Vértesi Lázár. Pécs. 125. old.
- Komlos John (1990): John Komlos: Az Osztrák–Magyar Monarchia mint közös piac. Ausztria-Magyarország gazdasági fejlődése a tizenkilencedik században. Maecenas Kiadó Budapest.

- Konek Sándor: A magyar Birodalom statisztikai kézikönyve folytonos tekintettel Ausztriára. Budapest 1878.
- Kövéry György (1997): Centripetális és centrifugális erők az Osztrák–Magyar Monarchiában. In.: Híd a századok felett. Tanulmányok Katus László 70. születésnapjára. Szerk.: Nagy Mariann. Pécs. 309–316. old.
- Magyar gazdaságtörténeti szöveggyűjtemény XVIII–XX. század. – Szerkesztő Pogány Ágnessel, Varga Zsuzsával, Czoch Gáborral. Főszerkesztő: Kövéry György, Faragó Tamás. AULA Budapest, 2003. 26–28. old.
- Matlekovits Sándor (1894): A Magyarország államháztartásának története II. kötet. Magyar Királyi Államnyomda.
- Matlekovits Sándor (1905): Közös vámterület és a gazdasági elválás Ausztriától. Budapest.
- Nachum T. Gross (1973): Die Stellung der Habsburgermonarchie in der Weltwirtschaft in. Die Habsburgermonarchie 1848–1918. Hrsg.: von Adam Wandruszka und Peter Urbanitsch. Band I. Die wirtschaftliche Entwicklung. Hrsg von Alois Brusatti Wien.
- ÖStA-AdR-(Bundesministerium für Finanzen – BMF). Departement (Dept. 17- Frieden). Faszikel 79-II-A-3 Jahr (e) 1922-1933. Karton 111 Zl. 40136/1928.
- Österreichisches Statistisches Handbuch für die im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder. Wien, 1914.
- Paulinyi Ákos (1973): Die sogenannte gemeinsame Wirtschaftspolitik Österreich-Ungarns. In.: Die Habsburgermonarchie 1848–1918. Band 1. Die wirtschaftliche Entwicklung. Herausgegeben von Alois Brusatti. Wien.
- Rajnik Béla (1909): Az Ausztriától való gazdasági különválás nyomán várható alakulásról. Franklin Társulat. Budapest. Az önálló vámterület hatásai Magyarország mezőgazdaságra, iparra és kereskedelemre.
- Randy Charles Epping (2003): Világgazdaság dióhéjban. Typotex Kiadó, Budapest.
- Romsics Ignác (1999): Magyarország története a XX. században. Budapest.
- Scott M. Eddie (1989): Economic Policy in Austria-Hungary, 1867–1913. In.: The Cambridge Economic History of Europe Vol. VIII. The industrial economies; the development of economic and social policies. Ed. By Peter Mathias and Sidney Pollard. Cambridge.
- Scott M. Eddie (2004): A pénzügyi függetlenség korlátai a vámunió szuverén államaiban: az Osztrák–Magyar Monarchia mint „adóunió” 1868 és 1911 között. AETAS Történettudományi folyóirat. Szeged. 206–207. old.

ADALÉKOK A NAGYKIKINDAI SZABAD KERÜLET TÁRSADALMI SAJÁTOSSÁGAIHÓZ

KÓKAI SÁNDOR*

I. Bevezetés

A Nagykikindai szabad kerület kialakulása és története ismert, szerepének és jelentőségének megítélésében azonban eltérő a magyar és a szerb geográfusok és történészek véleménye (Sokcsevits D.–Szilágyi I.–Szilágyi K.; Gulyás L. 2005; Gulyás L. 2006; Gulyás L. 2009). Nem érdektelen, az első világháborút lezáró békekonferencia egyik prominens személyiségének azon véleménye, hogy hogyan és miben látta Ő (a Monarchia határain kívülről) a Nagykikindai szabad kerület jelentőségét. Vesnić a békekonferencia egyik szerb diplomatája szerint: „a Bánság azon része (értsd. Határőrvidék és Nagykikindai szabad kerület), amit követeltek Szerbiának ugyanazt jelentette, amit Isle de France Franciaország, vagy Toscana Itália számára. A 17. századi szerb újjászűletés (irodalom, művészet, színház) innen erednek. A terület egyházi központjai (kolostorai), melyek fontos szerepet játszottak a szerb nemzeti reneszánszban kivétel nélkül mind szerbek. Szerbiában számos olyan szerb politikus és tudós futott be komoly karriert, akiknek a Bánság volt a szülőhelye. Így a szerbiai szerbek és a bánáti szerbek között igen szoros volt a kapcsolat. A Nagykikindai szabad kerület városi képviselőtestületeiben a szerbek jelentős befolyással rendelkeztek, választottak és választhatók voltak. Ennek következtében azokon a településeken, ahol többségben voltak, ők vezették az önkormányzatokat. A gazdag fölbirtokos-paraszti réteggel, kereskedő- és iparos polgársággal rendelkező délvidéki szerbség bankjai, takarékpénztárai, földbirtokai és üzemei révén jelentős gazdasági befolyással is bírt”.

Hasonló gondolatok ma sem ismeretlenek, Mirko Mitrović (2011) szerint a Nagykikindai koronakerület, mint a szerb nép privilégiumának egyik formája létezett 1774–1817 között. Véleményem szerint e mikrorégió az eddigieknél nagyobb figyelmet érdemel, hiszen olyan történeti, politikai, gazdasági és földrajzi régió, melynek XVIII–XIX. századi fejlődési sajátosságai több földrajzi, településhálózati, gazdasági, szociálgeográfiai, etnikai, történeti és regionális problémát vetnek fel. Tanulmányomban a Nagykikindai szabad kerület néhány társadalmi sajátosságára kívánom felhívni a figyelmet, bemutatva azt is, hogy e mikrorégió hogyan illeszkedett be a Bánság és a Kárpát-medence földrajzi munkamegosztásába. Különös hangsúlyt kívánok fektetni annak érzékeltetésére, hogy mennyiben őrizte meg másságát e régió, s ténylegesen betöltötte vagy sem a szerbek által hangoztatott „szabadság iskolái és bástyái” funkciót (privilégiumok segítségével) a XIX. században.

II. A Nagykikindai szabad kerület kialakítása és működése

A karlócai béke után a történelmi Magyarországon rekedt szerbek – félve a török megtorlástól – nem tértek haza korábbi lakóhelyükre, de az óhazára vonatkoztatott uralkodói (I. Lipót) ígéreteket a szerbek új hazájukra, Magyarországra is érvényesíteni akarták. Már az 1708. évi összejövetelükön kérték, hogy külön területen telepedhessenek le, főpapjaik

* Egyetemi magántanár, Nyíregyházi Főiskola.

és nemeseik helyet foglalhassanak az országgyűlés és magisztrátusok ülésein és kérték azt is, hogy a magyar országgyűlés cikkelyezze be kiváltságaikat. I. Lipót ígéretei kimondták azt is, hogy „a szerbek saját polgári hatóságaik igazgatása és vezetése alatt maradhatnak, és háborítatlanul élvezhetik a felségüinktől nyert kiváltságokat”. Katonai szolgálataikért jelentős kedvezményekben részesültek a szerbek (pl. szabad paraszti jogviszony, mentesültek a tized fizetés terhéért, a Tiszai- és Marosi Határőrvidék közvetlenül a bécsi Haditanács igazgatása alá tartozott, így Magyarországtól független volt stb.).

A bécsi udvar következetes nyomásának a hatására a magyar rendek kénytelenek voltak a szerb kiváltságokkal kapcsolat beleegyezni a kompromisszumos megoldásba, amely már erőteljesen a modern polgári irányzat nyomait viselte magán. Ennek a gyümölcse az 1790/91. évi országgyűlés X. és XVII. törvénycikke. Az országgyűlés befogadta a szerbeket a magyar politikai nemzet tagjai közé, nem tekintette őket többé „idegen népnek”. Ugyanakkor, és ezt a kiváltságokkal kapcsolatban külön ki kell hangsúlyozni, a XXVI. törvénycikkben elismerte a kiváltságoknak mindazon pontjait amelyek „az ország alapokmányával nem állnak ellentétben”. Ilyeneknek tekintették a klérus, az egyház, az alapítványok és az iskoláztatás ügyét – mai szóval elismerték a szerbek egyházi és kulturális autonómiáját – és ebben, a száz év utáni körülményekhez alkalmazkodva benne van minden, amit I. Lipót a szerbeknek az 1690-es évek privilégiumaiban megadott.

A pozsareváci békekötéssel kezdődő korszak egyszerre vetett fel politikai, társadalmi, etnikai-nemzetiségi, nyelvhasználati, gazdasági kérdéseket a Bánságban, s az Udvari Kamara felülről próbálta meg mindezt szabályozni (Kovach G. 1998). Minderre lehetőséget adott a Bánság különleges státusza, mely paradox módon egyszerre erősítette az ott élő nemzetiségek „látszat függetlenségét” a Magyar Koronától és Bécstől. A szervezett telepítésekkel kialakított etnikai-nemzetiségi mozaikok, illetve a közigazgatási széttagoltság (pl. Nagyikindai szabad kerület, román, illír és német határőrvidékek stb.) pedig azt az illúziót táplálták, hogy ezek a Bécs által is támogatott – és a magyarok által elutasított – területi autonómia alapelemei lehetnek (1. térkép). A bánsági gazdasági-termelési módból adódó különbségek, a földrajzi-területi tényezők, a közigazgatási-politikai hagyományok, a nagyhatalmak és civilizációk harca és hatása a térségben, amelyet sajátos tartományként igyekeztek kialakítani, az etnikai-nemzetiségi tényezők egyaránt hozzájárultak ahhoz, hogy az itt élő etnikumok népességi-területi arányukra hivatkozva történelmi jogaikat korán megfogalmazták, melynek első megtestesülését a Nagyikindai szabad kerület jelentette (Gulyás L. 2006).

A Nagyikindai szabad kerületet Mária Terézia uralkodása alatt szervezték külön politikai egységgé, mintegy 1100 km²-en (19 osztrák négyzetmérföldön), 1774. november 12-i hatállyal. A királynői privilégium alapján mind a vármegyei, mind a földesúri magánhatóság alól kivonták, önkormányzattal bírt, törvénykezési hatósággal bíró tanácsot és törvényszéket állítottak fel saját költségükön, mely minden polgári és bűnvádi ügyekben ítéltet, teljes autonómia a községi jogok adományozásában idegen adózók számára; mint egységes terület Nagyikindai Kerület nevet viselnek, saját címerrel és pecséttel (Sztójakovich S. 1871). Az ügyek legnagyobb részében külön első fokú bíróságuk volt, de a törvényhatósági jogállással vagy a követküldés jogával nem rendelkeztek. Minden ingyen robot és fuvarozás, úgyszintén katonabeszállások alóli mentesség jellemezte, s a dézsmát megválthatták pénzben. A kerület pallós joggal élt (Fényes E. 1851). A Temesi Bánság felszámolásakor (Temes, Torontál és Krassó vármegyék létrehozásakor) 1779-ben, a Nagyikindai szabad kerületet közjogilag Torontál vármegyéhez csatolták, de különállását ennek ellenére megőrizhette. Földrajzi határainak pontatlan kijelölése több vitát és súrlódást is eredményezett a környező területekkel, ami pereskedésekhez vezetett, ezért 1780–

1781-ben kijelölték végleges határait. Az 1849-ben létrehozott Szerb Vajdaság és Temesi Bánsághoz került, melynek 1860-as megszüntetésével újra Torontál vármegyéhez csatolták⁴. Időközben területe megfeleződött, a kezdeti 19-ről 8,06 osztrák négyzetmérföldre (mintegy 1100 km²-ről 464 km²-re). Az 1870. évi 42. tc. önálló törvényhatósággá tette. Ekkor Nagykikindán és a hozzá tartozó 9 db faluban és 3 db pusztán 62 209 fő élt (1. táblázat). A falvak a következők voltak: Ókeresztúr, Józseffalva, Mokrin, Karlova, Basahíd, Aracs, Melence, Kumán és Tiszatarras.

1. táblázat. A Nagykikindai szerb kerület népességszámának változása (1784/87–1910)

Települések	1784/87	1851*	1870**	1890**	1910**
Nagykikinda	5 066	15 002	18 834	22 768	26 356
Mokrin	3 070	3 272	8 502	8 723	8 830
Melencze	2 893	6 206	8 156	8 691	8 935
Aracs	1 720	6 082	7 230	7 550	9 162
Basahíd	1 106	2 710	3 727	4 192	4 332
Józseffalva	578	1 334	2 450	2 273	2 962
Ókeresztúr	719	1 532	2 538	2 677	3 053
Karlova	884	2 734	4 302	4 704	5 503
Kumán	1 108	3 282	4 937	5 463	6 136
Tiszatarras	516	1 272	1 533	1 513	2 107
Összesen	17 660	43 426	62 209	68 554	77 376

* Fényes E: Magyarország geographiai szótára alapján, Pest. 1851

** jelenlévő polgári népesség az 1870, 1890 és 1910 évi népszámlálások alapján

A bánsági szerbek kapcsolódva a Magyarországon élő szerbekhez az 1790. aug. 21-én Temesváron kezdődő kongresszuson a kiváltságok megerősítésén kívül területi autonómiát is követeltek maguk számára a Bánság területén és külön szerb udvari hivatal felállítását az udvari kancellária és a cseh kancellária mintájára, azaz a Nagykikindai szabad kerület felállítását csak kezdő lépésnek tekintették (Gulyás L. 2012). A 19. század első felében a 18. századi vélt és valós egyházi-nemzeti előjogokra és ígéretekre épült fel a Szerb Vajdaság gondolatában testet öltő területi különállás követelése, amelyet a születőben lévő modern szerb nemzeti mozgalom vezérkara is magáévá tett. A szerb szakirodalomban, napjainkig megtalálhatók e gondolatok. Mirko Mitrović (2011) szerint például a nagykikindai szabad kerület, a szerb nép privilégiumának egyik formáját testesítette meg 1774–1817 között (a második kiváltságlevél alaposan megnyirbálta a szabad kerület jogait, és Torontál vármegye szerepkörét növelte, sőt az új kiváltságlevelet magyarul fogalmazták meg!), mindez 1876-ig is nyomon követhető, s véleménye szerint a Bánsági Határörvidéken élő szerbek gondolatvilágát is ez jellemezte.

III. A Nagykikindai szerb kerület néhány társadalmi jellemzője

A Bánsági-Határörvidék népességszámának változására a II. József korabeli első magyarországi népszámlálástól (1784/87) kezdődően rendelkezünk adatokkal. A XIX. század első felét tekintve zömmel csak becslésekkel találkozunk a statisztikusok és demográfusok országleírásaiban. Mindezek ellenére igen tanulságos áttekinteni a különböző idősorok adatait, hiszen jól megvilágítják az egyes demográfiai-etnográfiai folyamatokat (1. táblá-

zat). A népességszám emelkedésének ütemében és területi differenciáiban is érzékelhetőek a települési szintű különbségek. Az 1784/87 és 1851 között eltelt mintegy hatvan év alatt a Nagyikindai szabad kerület népességszáma mintegy két és félszeresére emelkedett, a leggyorsabban Aracs, Karlova és Nagyikinda a legkevesbé Mokrin népességszáma emelkedett. Ez irreálisan gyors növekedésnek tűnik, de az időszak első két évtizedében még jelentős telepítések (pl. németek, horvátok, magyarok stb.) zajlottak (Borovszky S. 1909). A XIX. század közepétől a viharos gyorsaságú népességnövekedés ugyan lelassult, de mindvégig magas maradt, hasonlóan a Bánság más vidékeihez. 1851–1910 között a Nagyikindai szabad kerület népessége gyorsabban nőtt, mint a Bánság lakossága (1840-ben 1 082 550 fő, 1910-ben 1 582 133 fő), ez azonban zömmel a belső migráció és az állami telepítések eredménye (Kókai S. 2010).

A Nagyikindai szabad kerület etnikai összetételére az első adataink Fényes Elektől származnak 1851-ből, melynek bizonytalanságát jól jelzi, hogy a magyarok és a németek számában és arányában 1880-hoz képest is markáns különbség van (2–3. táblázat).

Fényes Elek adatai szerint 1851-ben a Nagyikindai szabad kerületben 43 426 lakos élt, melyből 4938 fő (11,4%) magyar és német, 38 086 fő (87,7%) szerb, ugyanekkor nem tud a román és a szlovák lakosokról. Igaz számuk később sem volt jelentős, pontos kimutatás van viszont a zsidó anyanyelvűek/nemzetiségűek számáról (2. táblázat). Az első pontos adatokat csak az 1869. évi népszámlálás adja a népességszám tekintetében, ahol nem kérdezték az etnikai-nemzetiségi hovatartozást, csupán a vallásit. Az etnikai-nemzetiségi megoszlást tekintve az a furcsa helyzet áll fenn, hogy arra az időpontra (1880) vannak pontos adataink, amikor a Nagyikindai szabad kerület már megszűnt önálló igazgatási egységként funkcionálni. Az etnikai összetétel pontos adatait az 1880. évi népszámlálási adatok tükrözik (3. táblázat), mely szerint az egykori Nagyikindai szabad kerület településein 60 276 lakos élt, ebből 6191 fő (10,1%) magyar, 44 446 fő (73,7%) szerb, 560 fő (0,9%) román, 6109 fő (10,3%) német, 148 fő (0,3%) szlovák és 2822 fő (4,7%) egyéb anyanyelvűnek (nemzetiségűnek) vallotta magát. Nagyikindán 19 845 fő élt, melyből 11 023 fő szerb, 4531 fő német, 2960 fő magyar, 274 fő román, 104 fő szlovák és 953 fő egyéb nemzetiségű volt.

2. táblázat. A Nagyikindai szerb kerület etnikai viszonyai (1851)

Települések	Összesen	Szerb (fő)	Szerb (%)	Magyar	Német	Zsidó
Nagyikinda	15 002	11 800	78,6	3006		196
Mokrin	3 272	2 984	91,2	240		48
Melencze	6 206	6 160	99,2	46		0
Aracs	6 082	4 712	77,5	1310		60
Basahid	2 710	2 684	99,0	12		14
Józseffalva	1 334	1 092	81,8	182		60
Ókeresztúr	1 532	1 476	96,3	50		6
Karlova	2 734	2 668	97,5	50		16
Kumán	3 282	3 248	99,0	32		2
Tiszatarras	1 272	1 262	99,2	10		0
Összesen	43 426	38 086	87,7	4938		402

Forrás: Fényes E. (1851)

3. táblázat. A Nagykikindai szerb kerület etnikai viszonyai (1880)

Települések	Összesen	Szerb (fő)	Szerb (%)	Magyar	Német	Román	Szlovák	Egyéb
Nagykikinda	19 845	11 023	55,5	2960	4531	274	104	953
Mokrin	7 331	5 570	76,0	442	918	31	10	360
Melencze	7 966	7 117	89,3	148	177	141	12	371
Aracs	6 635	5 144	77,5	1124	83	34	5	245
Basahid	3 757	3 281	87,3	111	153	12	2	198
Józseffalva	2 062	1 012	49,1	898	56	10	1	85
Ókeresztúr	2 388	1 890	79,1	292	66	9	0	131
Karlova	4 051	3 702	91,4	38	74	40	1	196
Kumán	4 812	4 397	91,4	154	29	3	9	220
Tiszatarras	1 429	1 310	91,7	24	22	6	4	63
Összesen	60 276	44 446	73,7	6191	6109	560	148	2822

Forrás: Népszámlálás (1880)

A belső bántási migrációnak és a szegedi magyarság megtelepítésének, illetve spontán migrációjának köszönhetően a Nagykikindai szabad kerület két településén (Józseffalva, Ókeresztúr) jelentős magyar lakosság is élt, melyből Józseffalván 1910-re többségbe került a magyarság (4. táblázat). A magyarság aránya egyre jelentősebbé vált Nagykikindán és Aracson is, többségbe azonban nem kerültek. A németek száma és aránya csak Nagykikindán és Mokrinban vált fontossá, a többi településen mindössze 1–5 százalék között változott. Az egyéb nemzetiségű népesség viszonylag magas számát 1880-ban azok a néptörzsek (pl. horvátok, bolgárok, zsidók stb.) képezték, akik a XVIII–XIX. század folyamán sodródtak e mikrorégióba, az etnikai mozaik egy-egy elemét alkotva.

4. táblázat. A Nagykikindai szerb kerület etnikai viszonyai (1910)

Települések	Összesen	Szerb (fő)	Szerb (%)	Magyar	Német	Román	Szlovák	Egyéb
Nagykikinda	26 356	14 148	53,7	5 968	5855	436	52	336
Mokrin	8 830	6 592	74,7	814	1234	89	3	104
Melencze	8 935	8 511	95,2	244	143	29	0	12
Aracs	9 162	6 753	73,7	2 299	51	30	2	28
Basahid	4 332	4 000	92,3	135	146	0	0	51
Józseffalva	2 962	1 259	42,5	1 653	33	1	9	12
Ókeresztúr	3 053	2 511	82,2	507	15	10	0	10
Karlova	5 503	5 279	95,9	186	36	0	0	2
Kumán	6 136	5 913	96,4	150	32	0	2	39
Tiszatarras	2 107	2 063	97,9	28	15	1	0	0
Összesen	77 376	57 029	73,7	11 984	7560	596	68	594

Forrás: Népszámlálás (1910)

A Nagykikindai szabad kerület etnikai struktúrája eltért a Bánság etnikai térszerkezetétől (Kókai S. 2010). Megállapítható, hogy területén többségben volt a szerb nemzetiség, míg a magyarok csak a második legnagyobb etnikai csoportot alkották. A szerbek arányának csökkenése 1880 után megállt, a lakosság közel háromnegyedét alkották 1910-ben is. A németek mindössze két településen jelentettek jelentősebb kisebbséget, így a Nagykikindai szabad kerület etnikailag és nyelvileg is olyan mikrorégió maradt, amely megfelelt a belső autonómia igényeinek, még akkor is, ha jogkörét az 1817. évi második kiváltság-

levél alaposan megnyirbálta. Mindezt azonban nagymértékben kedvezőtlené tette, hogy területileg nem alkotott kompakt egységet (1. térkép). A Nagykikindai szabad kerület homogén szerb etnikai tömbjét nem befolyásolta/lazította számottevően a kisebb etnikai csoportok (pl. románok, horvátok, szlovákok, zsidók stb.) által lakott néhány településrész jelenléte sem. Nagykikindán jelentős német és magyar kisebbség élt (mindezek ellenére itt élt az egész Bánság legnépesebb szerb közössége, így e közösségtől elvárták a bánsági szerbek a politikai jogokért és az autonómiáért való folyamatos küzdelmet), azonban mindössze Józseffalván nem éltek abszolút többségben a szerbek.

5. táblázat. A Nagykikindai szerb kerület népességének etnikai összetétele (1851–1910)

Nemzetiségek	1851		1880		1910	
	fő	%	fő	%	fő	%
Német	4 938	11,4	6 109	10,1	7 560	9,7
Magyar			6 191	10,3	11 984	15,4
Szerb	38 086	87,7	44 446	73,7	57 029	73,4
Román	–	–	560	0,9	596	0,7
Szlovák	–	–	148	0,3	68	0,1
Zsidó	402	0,9	–	–	–	–
Egyéb	–	–	2 822	4,7	594	0,7
Összesen	43 426	100	60 276	100	77 376	100

Forrás: Fényes E. 1851, népszámlálások 1880, 1910

6. táblázat. A Nagykikindai szabad kerület felekezeti megoszlása (1869)

Település	Lakosság (fő)	Római kat.		G. kat. (fő)	Evang. (fő)	Ref. (fő)	Ortodox		Izraelita		Egyéb (fő)
		fő	%				fő	%	fő	%	
Nagykikinda	18 834	5 752	30,5	8	91	7	12 486	66,3	489	2,6	1
Mokrin	8 502	1 445	17,0	1	25	3	6 865	80,7	163	1,9	0
Melencze	8 156	249	3,0	0	2	19	7 875	96,5	10	0,1	1
Aracs	7 230	1 430	19,8	2	16	22	5 719	79,1	39	0,5	2
Basahid	3 727	148	3,9	4	0	1	3 535	94,8	39	1,1	0
Józseffalva	2 450	1 072	43,7	0	6	17	1 280	52,2	75	3,0	0
Ókeresztúr	2 538	401	15,8	0	6	0	2 052	80,8	78	3,1	1
Karlova	4 302	76	1,7	0	1	0	4 138	96,2	86	2,0	1
Kumán	4 937	222	4,5	0	0	0	4 681	94,8	34	0,7	0
Tiszatarras	1 533	15	1,0	0	8	0	1 491	97,2	19	1,3	0
Összesen	62 209	10 810	17,4	15	155	69	50 122	80,5	1032	1,6	6

Forrás: Népszámlálás 1869

Az etnikai-nemzetiségi viszonyoknál megismert homogenitás és zártság még inkább szembevetendő a vallási összetétel esetében, különösen a települési szintű vizsgálatoknál a falusi térségek esetében, illetve a nyugati és keleti kereszténység viszonylatában (6. táblázat). A táblázat adatai nagyfokú korrelációt mutatnak az etnikai-nyelvi adatsorokkal, ezért részletesebb elemzésüktől eltekintve megállapíthatjuk, hogy az 1869. évi népszámlálás adatai szerint a Nagykikindai szabad kerület valamennyi településén a szerb ortodox vallásúak voltak többségben, azonban tíz településből csak öt volt zárt és homogén vallásilag. Az összlakosság nyolcvan százalékát kitevő ortodox többség mellett a római katolikusok nyomasztó kisebbségben éltek, melyet mutat, hogy csak négy római katolikus templom működött az egész kerületben, az izraelitáknak is mindössze egy zsinagógájuk volt. A települési szintű adatok és az egyes tele-

pülésrészek ismerete alapján megállapíthatjuk, hogy a Nagykikindai szabad kerület szervezése során is nagy hangsúlyt helyeztek a helyi közösségek nyelvi-vallási egységére, így az eltérő felekezetű etnikumok közötti konfliktusok elkerülése végett az egyes településrészek felekezeti-nyelvi elkülönítése és ezek egymás mellett élése is bekövetkezett.

IV. Összegzés

A Nagykikindai szabad kerület lakóinak privilégiumai miatt a nemzetbe való befogadás elmaradt, így a szerbek szánára a hasonulás lehetősége sem adatott meg, s ráadásul ezt adminisztratív eszközök segítségével ők maguk is akadályozták. Ennek szükségességét elismerték ugyan, de a konkrét megvalósulás formája, a közvetett megyei és katonai-kamarai igazgatás, az országos társadalmi-jogi viszonyokból való kiszakítás, a Magyar Szentkoronához való hűségkü hiánya, valamilyen szinten a magyar alkotmány sérelmévé tették a Nagykikindai szabad kerület meglétét. Csak erősítette ezt az érzést a XVIII. század végétől megfigyelhető törekvés a szerbség részéről a Szerb Vajdaság létrehozására, ami az ország területi egységét is veszélyeztette. A fordulatot 1817, a jobbágyfelszabadítás, a "polgárosítás", a korai vasútépítés és a modern termelési viszonyok meghonosítása hozta, ez azonban az egyes települések szintjén differenciáltan jelentkezett. E társadalmi-gazdasági folyamatok eredményeként a századfordulóra csaknem minden településén felgyorsult a társadalmi-gazdasági fejlődés és átalakulás, azt azonban látni kell, hogy a meglévő társadalmi elkülönüléshez nem társult olyan gazdasági erő és sajátosság, amely alapját képezhette volna egy reális területi autonómiának. Még akkor is, ha tudjuk, hogy e katonai körzetet nemzetiségi alapon szervezték meg.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Borovszky S. (1909): Magyarország megyéi és városai (Torontál vármegye). p. 632.
- Gulyás László (2005): Két régió – Felvidék és Vajdaság – sorsa az Osztrák-Magyar Monarchiától napjainkig. Hazai Térségfejlesztő Rt. Budapest.
- Gulyás László (2006): A Délvidék fejlődésének főbb csomópontjai és tendenciái. In: Kókai Sándor szerk.(2006): A Délvidék történeti földrajza. Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszéke. Nyíregyháza. 55–68.old.
- Gulyás L. (2009): A Bánság a török kiűzésétől 1918-ig In.: Dél-Erdély és a Bánság (szerk. Horváth Gy.) Dialóg-Campus, Pécs-Budapest, pp. 25–45.
- Gulyás László (2012): Küzdelem a Kárpát-medencéért. Regionalizáció és etnoregionalizmus, avagy a nemzeti és nemzetiségi kérdés területi aspektusai Magyarországon 1690-1914. Kárpátia Stúdió. Budapest.
- Hegedűs Antal: A kiváltságolt szerb nemzet a XVIII–XIX. században Magyarországon. In.: A szerbek Magyarországon. pp. 129–132.
- Jakabffy I. (2009): A Bánság népei. In.: Föld és Ember. Új folyam. 1–2. sz. Debrecen, Didakt Kiadó. pp. 17–36.
- Kókai S. (2010): A Bánság történeti földrajza. Nyíregyháza, Kapitális Kiadó, p. 421.
- Kovach G. (1998): A Bánság demográfiai és gazdasági fejlődése 1716–1848. Szeged, p. 369.
- Pap Tibor (2010): Regionalizáció/-izmus és/vagy kisebbségi intézményrendszer a területi és a társadalmi egyenlőtlenségekből fakadó kihívások kezelésére. Virtuális intézet Közép-Európa kutatására közleményei. II. évfolyam 2–3. sz. No. 3–4.
- Sokcsevit D.–Szilágyi I.–Szilágyi K.: Déli szomszédaink története. Bp., é. n., Bereményi K., p. 29.
- Sztójakovics S. (1871): A Nagykikindai kerület, mint önálló törvényhatóság. Buda.
- Jorgovits D. (1876): Néhány szó a Nagykikindai kerület bekebelezéséről és vagyonának természetéről. Nagykikinda.

ABONYINÉ PALOTÁS JOLÁN PUBLIKÁCIÓS JEGYZÉKE

Tudományos közleményeim száma 210, ebből 50 könyv, könyvszerkesztés, egyetemi jegyzet, illetve könyvfejezet, 95 magyar nyelvű folyóiratban megjelent tudományos cikk, 17 munkám külföldi kiadványokban jelent meg. Írtam 52 népszerűsítő cikket, 75 recenziót, 30 munkát lektoráltam. 150 intézeti jelentés és egyéb kéziratnak minősülő munka megírásában vettem részt, vagy önállóan készítettem.

Idegen nyelvű folyóiratban külföldön

1. Krajkó Gyula–Abonyi Gyuláné–Gálik Lászlóné 1976: Fejlettségi szint vizsgálatok alkalmazása struktúra módosító javaslatok kidolgozásában a békési alkörzet példáján. Előadás a szocialista országok regionális kutatóinak VI. konferenciáján. Berlin, szept. 19. 18. p.
2. Mrs. Abonyi–Gy. Krajkó 1976: Specialization of Food Industry in the Counties of Hungary. Delhi.
3. Krajkó Gyula–Abonyiné Palotás Jolán 1977: A gazdasági körzetek taxonómiai felépítése és a területi tervezés kapcsolata Várna. A szocialista országok területi kérdésekkel foglalkozó kutatóinak előadásait magába foglaló tervhivatali évkönyv. 10.
4. Krajkó Gy.–Abonyiné Palotás Jolán 1978: Az infrastruktúra szerepe a területi fejlődésben Ulan-Bator Tervhivatali Évkönyv IX. 6.
5. P. J. Abonyi–M. Fodor–Gy. Krajkó–Gy. Zala 1979: Issledovanie ékonomiceskogo rajonirovanija: uslovija ékonomiceskogo rosta na urovne rajona i oblasti. Tom. 1. Konceptija razvityija szetyi norzelényij sztanü. pp. 40-55. Ostrava-Roznov P. Radhostem červen VURO Sbornik 2.
6. Abonyiné Palotás Jolán: Nekotorye voprosy ob ékonomiceskom ravnovesii i territorial'noj strukture v Vengrii. Vurom, Osztrava, 1979–1980. 40–55. p.
7. Gyula Krajkó–Jolán Palotás Abonyi Osztrava 1981: Povysenie éffektivnost' obsestvenno – éko-nomiceskogo proizvodstva s tocki zrenia territorial'nogo ravnovest'ia. Szbornyik, Osztrava 1981, 95. p.
8. Prof. Dr. Gyula Krajkó–Doc. Dr. Jolán Palotás Abonyi 1981: Zefektivneni spolecensko-economicke vyroby z hlediska oblastni rovnovahy. Osztrava, Kveten. 109. p.
9. Krajkó Gyula–Abonyi Gyuláné 1984: A gazdasági körzetkutatás tapasztalatai Magyarországon. Lodz. 1.
10. Gy. Abonyi, J. Abonyi 1992: Main tendencies of transformation of Hungarian foreign trade pp. 127–135. Analele universitatii din Timisoara, Vol A. Seria geografie
11. Abonyiné Palotás Jolán 1993: Dezvoltarea infrastructurii Ungariei si diferentia nivelului de dezvoltare pe judete. Le developpement de l'infrastructure de l'Hongrie et la differentiation du niveau de developpement par departements. Analele Universitatii din Timisoara Vol. II. pp. 149–156. Seria geografie
12. Vert, Tomic, Abonyi, Romelic 1996: Economic activities in the Banat Region Duricic, Vert, Cretan: Agriculture of the Banat Region, Institut za Geografii Novi Sad – Jugoszlavija 18. p.
13. Abonyine Palotas Jolan (Jozsef Atila University) 1997: Industry in the Borderline Region 187. p. In: Banat. Novi Sad – Timisoara – Szeged, 1997.

14. Abonyine Palotas Jolan (Jozsef Attila University) 1997: Infrastructure of the Border-line Region. 212. p. In: Banat. Novi Sad – Timisoara – Szeged, 1997.
15. Jolan A.P. 1999: Industry in the Bordeline Region. Banat. Geographic Monographs of European Regions, University of Novi Sad, West University Timisoara, Jozsef Attila University, Novi Sad – Timisoara – Szeged, 187-189. Kresic, Ivan, 1981, Prostorna ekonomija, Zagreb. In: Dabune–Cris–Mures–Tisa euroregion geoeconomical space of sustainable development, Timisoara–Novi Sad–Szeged–Tübingen.
16. Abonyiné Palotás Jolán 2004: Analyses of demand of business locations concerning the different sectors Chemnitz-Zwickau XII. 2-3 TECNOMAN 8 ország 16 régiójának projektje alapján. INTERREG III/13. pp. 1–18.

Idegennyelvű folyóiratban belföldön

1. Krajko Gyula–Abonyi Gyuláné 1969: Entwicklung der Industrie Szeged und Möglichkeiten für ihre weiter Förderung. Acta Geographica, Supplementband. Szeged pp. 125–159.
2. Péntes I.–Tóth J.–Frau Gy. Abonyi 1969: Der Anziehungskreis von Szeged. Acta Geographica, pp. 61–123. Szeged.
3. Mrs. Abonyi, J. Palotás 1970: A few problems of the production and consumption of cow's milk in country Csongrád. Acta Geographica, Tomus X. Fasc. 1–8. Szeged, pp. 115–121.
4. Mrs. Abonyi, Dr. J. Palotás 1972: Economic geographical problems of the poultry processing industry of the southern part of the Great Hungarian Plain. Acta Geographica, Tomus XII. Fasc. 1–7. Szeged, pp. 77–83.
5. Gy. Krajko–Mrs. Abonyi–Mrs. Döbrönte–R. Mészáros 1974: The theoretical and methodical problems of the research of economic microregions. Acta Geographica. Tomus XVI. Szeged (Hungaria), p. 132.
6. Gy. Krajko–Mrs. Abonyi–Mrs. Döbrönte–R. Mészáros 1974: Determination of economic microregions in the Southern Great Plain. Acta Geographica Szegediensis 120. p.
7. F. Móricz–Gy. Krajko–Mrs. Abonyi 1974: Assessment of the level of development. Acta Geographica. Tomus XVI. pp. 37–50.
8. F. Móricz–Gy. Krajko–Mrs. Abonyi 1975: An index of the regional specialization of industry on a country level. Acta Geographica, Tomus XV. Szeged (Hungaria), Fasc. 1–10. pp. 81–88.
9. F. Móricz–Gy. Krajko–Mrs. Abonyi 1975: Assessment of the level of development of the subregions based on a factor analytical model. Part 2. Acta Geographica, Szeged (Hungaria) Tomus XV. Fasc. 1–10. pp. 99–105.
10. Krajko Gyula–Abonyi Gyuláné 1976: Some characteristic features in the oscillating traffic of. Szeged (Hungaria), Acta Geographica, Tomus XVI. Fasc. 1–12. pp. 151–155.
11. Abonyi, Palotás J. 1976: Dvizenie investicij v pisevoj promyslennosti komitatov Vengrii. Acta Geographica, Tomus XVI. Fasc. 1–12. Szeged, pp. 113–123.
12. Gy. Krajko–J. Palotás Abonyi 1977: Taksonomiceskoe postroenie ékonomiceskih rajonov i ih svjaz' s regional'nym planirovaniem p. 27. In: Goszplan VNR 2.526./OT. T.G.I.-1977. Budapest p. 27–45.
13. Mrs. Abonyi 1977: Regional differentiation and accord of the development level of the main branches of food economy determined by a factor analytical model. Acta Geographica. Tomus XVII. Szeged, (Hungaria), pp. 21–27.

14. Gy. Krajčák–J. Abonyi–E. Gálík 1977: Issledovania po perestrojke territorial'noj struktury (po primeru rajona Bekes) *Acta Geographica*, Tomus XVII. Szeged (Hungaria), pp. 49–58.
15. Gyula Krajčák–Jolán Abonyi 1978: Rol infrastrukturü v teritoriálnom razbityü. *OT. TGI*. pp. 1–18.
16. Mrs. Abonyi 1978: Some new elements of graphical plotting. *Acta Geographica*, Tomus XVIII. Szeged, (Hungaria), pp. 21–27.
17. Mrs. Abonyi 1978: Some questions of the regional development of the Hungarian food industry. *Acta Geographica*, Tomus XVIII. Szeged, (Hungaria), pp. 13–19.
18. Krajčák Gyula–Abonyi Gyuláné 1978: Taksonomiceskoe postroenie ékonomiceskih rajonov i ih svjaz' s regionalnym planirovaniem. *Acta Geographica*, Tomus XVIII. Szeged, (Hungaria), pp. 47–55.
19. Krajčák Gyula–Abonyiné P. Jolán 1979: Rol' infrastruktury v territorial'nom razvitii. *Acta Geographica*, Tomus XIX. Szeged, (Hungaria), pp. 51–59.
20. Mrs. Abonyi 1979: Regional systems of infrastructure. *Acta Geographica*, Tomus XIX. Szeged, (Hungaria), pp. 35–41.
21. Abonyiné Palotás Jolán 1980: Makrostrukturnye izmenenia v ékonomiceskom razvitii vysego urovna. *Acta Geographica*, Tomus 20. Szeged, pp. 115–121.
22. J. Abonyi 1981: O razvitij transportnoj infrastruktury v Vengrii. *Acta Geographica*, Tomus XXI. Szeged, (Hungaria), pp. 89–110.
23. Abonyiné Palotás Jolán 1981: Some connections of economic balance and regional strukture from the point of view of economic growth. *Acta Geographica*, Tomus XXI. Szeged, (Hung.), p. 121–129.
24. Abonyi, Palotás Jolán 1982: Evaluation of wheat yields. (Contribution to discussion.) *Acta Agraria Hungaria*, Tomus XXXI. Fasc. 1–2. p 98, 104, 109, 112, 115, 124, 126, 131, 136–137, 143–144.
25. Abonyiné Palotás Jolán 1983: Nekotorye osobennosti razvitia promyslennyh prouzvoditel'nyh sil Alfelda. *Acta Geographica*, Szeged, Tomus XXIII. pp. 37–51.
26. Abonyiné Palotás Jolán 1983: Issledovanie nekotoryh zavisimostej mezdu ékonomiceskim rostom i strukturoj na primere oblasti Congrad. *Acta Geographica*, Szeged, Tomus XXIII. pp. 53–67.
27. Abonyiné Palotás Jolán 1984: Territorialnaa sistema upravlenia bazovymi punktami pisevoj promyslennosti i proisedsie v nej osnovnye izmenenia. *Acta Geographica*, Szeged, Tomus XXIX. p. 27–41.
28. Makra László–Kiss Árpád–Abonyiné Palotás Jolán 1985: The spatial and temporal variability of drought in the southern part of the Great Hungarian Plain. *Acta Clim.* Szeged, Tomus XVIII–XX. Fasc. 1–4. 65–85. p.
29. Abonyiné Palotás Jolán 1985: Formirovanie kolicestvennyh i kacestvennyh pokazatelej stroimyh kvartir v zavisimosti ot roli dannogo naselennogo punkta v seti poselenij. *Acta Geographica*, Szeged, Tomus XXV. pp. 25–34.
30. Abonyiné Palotás Jolán – Makra László 1985: Relationship of the wheat-production to the oecological potential in the Southern Plain, Hungary. = *Acta Clim.* Szeged. Tom. XVIII–XX. Fasc. 1–4. 53–64. p.
31. Abonyiné Palotás Jolán 1986: Formirovanie kolicestvennyh i kacestvennyh pokazatelej stroimyh kvartir v zavisimosti ot roli dennogo naselennogo punkta v seti poselenij. *Acta Geographica*, Szeged, Tom. XXVI. 107–117. p.
32. Abonyiné Palotás Jolán 1987: The main characteristics of the development of the food industry and the change of its regional distribution. *Acta Geographica*, Szeged, Tomus XXVII. pp. 71–79.

33. Abonyiné Palotás Jolán 1990: Formirovanie naselonnosti i urovna infrastruktury Csongrád. Acta Geographica Szeged. Tomus XXVIII–XXX. pp. 181–212.
34. Abonyiné Palotás Jolán 1991: The level of infrastructure. Spatial processes of urbanization in Szeged. Szeged, pp. 76–87.
35. Abonyiné Palotás Jolán–Bartha László 1993: Economy. Industry. Microregional differentiation in Csongrád County. Acta Geographica, Szeged, Vol. 32–33. pp. 91–108.
36. Jolán Abonyi-Palotás 2002: Capital and regional development. pp. 15–22. In: István Süli-Zakar (szerk.) Borders and cross-border co-operations in the Central-European transformation countries. Debrecen 360. p.

Magyar nyelvű tudományos folyóiratban

1. Krajko Gyula–Pénzes István–Tóth József–Abonyi Gyuláné 1969: Magyarország körzetbeosztásának néhány elvi és gyakorlati kérdése. Földrajzi Értesítő XVIII. pp. 95–115.
2. Tóth J.–Pénzes I.–Abonyi Gyné 1970: Szeged élelmiszerellátása és kereskedelmi szerepköre. Földrajzi Értesítő 2. pp. 164–180.
3. Abonyi Gyuláné 1973: A Dél-Alföld tejipara és a szarvasmarha-tenyésztés területi kapcsolatai. Tejipar, pp. 8–13.
4. Abonyi Gyuláné 1974: A Dél-Alföld élelmiszeripari nyersanyagainak körzeten belüli áramlása. Ipargazdaság 1. pp. 28–32.
5. Abonyi Gyuláné 1974: Békés megye élelmiszeripara. Területi Statisztika, I. pp. 98–102.
6. Abonyi Gyuláné–Móricz Ferenc 1975: Az élelmiszerek forgalmának faktoranalitikus modellje. Tudomány és Mezőgazdaság, 13. évf., 2. sz. pp. 57–60.
7. Abonyi Gyuláné 1975: A szolnoki gazdasági körzet élelmiszeripari nyersanyagainak áramlása. Tudomány és Mezőgazdaság, 13. évf. 4. sz. pp. 74–76.
8. Abonyi Gyuláné–Móricz Ferenc 1975: Az infrastruktúra területi vizsgálata. Területi Statisztika 1. p. 82–90.
9. Abonyiné Palotás Jolán 1975: A termelő szféra és az infrastruktúra területi vizsgálata. Statisztikai Szemle 5. sz., 470. p.
10. Abonyi Gyuláné 1976: Szeged ipari specializációjának változása. Városépítés 5. p. 39.
11. Bérczi Gyula–Abonyi Gyuláné 1976: Szeged infrastrukturális fejlődése. Városépítés 1–2. p. 33–34.
12. Abonyi Gyuláné–Krajko Gyula–Móricz Ferenc 1976: Az ipar területi specializációjának mérése. Statisztikai Szemle 10. pp. 1003–1013.
13. Abonyi Gyuláné 1976: Élelmiszeripari beruházások. Ipargazdaság, 29. év. 2. sz., pp. 35–38.
14. Abonyi Gyuláné 1977: Szeged környezetvédelmi helyzetének sajátos vonásai. Városépítés 5. p. 40.
15. Abonyi Gyuláné 1977: A munkaerő-gazdálkodás néhány kérdése az élelmiszeriparban. Ipargazdaság, 29. évf., 7. sz., pp. 17–24.
16. Abonyi Gyuláné 1977: Az élelmiszeripari gazdasági fő ágazatok fejlettségi szintjének mérése faktoranalitikus módszerrel. Élelmészeti Ipar, 2. sz. p. 4.
17. Abonyi Gyuláné 1977: Az élelmiszeripar munkaerő-gazdálkodásának néhány kérdése. Ipargazdaság, 29. évf., 7. sz., pp. 17–24.
18. Abonyiné Palotás Jolán 1978: A gazdasági egyensúly és a területi struktúra összefüggései. Statisztikai Szemle, 12. sz. pp. 1220–1226.

19. Abonyiné Palotás Jolán 1978: Az infrastruktúra és a termelő szféra fejlődésének néhány összefüggése. *Városépítés* 4. pp. 36–37.
20. Krajkó Gyula–Abonyi Gyuláné–Gálik Lászlóné 1978: Területi struktúra átalakítására vonatkozó vizsgálatok. *Békési Élet*, 13. évf., 3. sz., pp. 287–294.
21. Abonyiné Palotás Jolán–Moholi Károly 1978: Csongrád megye infrastruktúrája. Juhász Gyula Tanárképző Főiskola Tudományos Közleményei, pp. 3–11.
22. Moholi Károly–Abonyiné Palotás Jolán 1978: Csongrád megye könnyűiparának néhány jellemzője. *Acta Academica Paedagogiae Szegediensis*, 2. rész, pp. 3–9.
23. Abonyiné Palotás Jolán 1978: Élelmiszeriparunk területi specializáltságának és koncentráltóságának változása. *Földrajzi Közlemények*, Új Folyam XXVI. (CII.) kötet, 4. szám, pp. 316–326.
24. Abonyiné Palotás Jolán 1979: Az élelmiszeripar fejlődésének néhány kérdése a Dél-Alföldön. *Békési Élet*, 14. évf. 4. sz., pp. 431–438.
25. Abonyiné Palotás Jolán 1979: A Dél-Alföld falusi térségének ipara. *Területrendezés* 3. pp. 127–131.
26. Abonyiné Palotás Jolán 1979: Csongrád megye falusi térségének ipara. *Városépítés*. 1. pp. 36–37.
27. Abonyiné Palotás Jolán 1979: A mezőgazdasági és élelmiszeripari beruházások alakulásának néhány kérdése. *Területi Kutatások* 2. Budapest, pp. 29–34.
28. Abonyiné Palotás Jolán 1979: Élelmiszeriparunk regionális fejlődésének és fejlesztésének néhány kérdése. *Földrajzi Értesítő* XXVIII. évf. 3–4. füzet, pp. 371–379.
29. Abonyiné Palotás Jolán 1979: A termelő szféra és az infrastruktúra területi vizsgálata. *Statisztikai Szemle*, 57. évf., 5. sz., pp. 470–478. p.
30. Abonyiné Palotás Jolán 1979: Az élelmiszer-termelés és az infrastruktúra kapcsolatának néhány kérdése. *Tudomány és Mezőgazdaság*, 17. évf. 3. sz. pp. 54–57.
31. Abonyiné Palotás Jolán 1979: Élelmiszeripari beruházásaink területi alakulása. *Gazdálkodás*, 23. évf., 2. sz., pp. 21–28.
32. Moholi Károly–Abonyiné Palotás Jolán 1979: Strukturális változások és a társadalmi-gazdasági fejlődés kapcsolatai. Juhász Gyula Tanárképző Főiskola Tudományos Közleményei 2. pp. 99–110.
33. Abonyiné Palotás Jolán 1979: Csongrád megye infrastrukturális ellátottsága. *Városépítés*. 3. p. 24–26.
34. Abonyiné Palotás Jolán 1980: A Dél-alföldi tervezési-gazdasági körzet infrastrukturális ellátottságáról. *Földrajzi Értesítő*, XXIX. évf. 1. füzet, pp. 95–101.
35. Abonyiné Palotás Jolán 1980: Az élelmiszeripari termelőerők területi egyensúlya. *Statisztikai Szemle*, 58. évf., 10. sz., pp. 972–984.
36. Abonyiné Palotás Jolán 1980: Gondolatok a termelőerők területi egyensúlyának kérdéseiről. *Városépítés* 2. pp. 16–18.
37. Abonyiné Palotás Jolán 1980: Közlekedés infrastruktúránk és a területi gazdasági fejlettség néhány jellemzője. *Közlekedéstudományi Szemle* XXX. évf., 7. sz., pp. 306–309.
38. Abonyiné Palotás Jolán–Moholi Károly 1980: A gazdasági növekedés és a struktúra kapcsolatának vizsgálata a kiskunhalasi járás példáján. Szeged, Juhász Gyula Tanárképző Főiskola Tudományos Közleményei, 2. rész, pp. 75–99.
39. Abonyiné Palotás Jolán 1980: A búza terméseredményének értékelése egzakt módszerekkel. Martonvásárhely, *Acta Agronomica*, Tomus 31, 1–2. pp. 97–159.
40. Abonyiné Palotás Jolán–Moholi Károly 1981: A dél-alföldi szénhidrogén-kitermelés néhány hatása Csongrád megye gazdasági életére. Juhász Gyula Tanárképző Főiskola Tudományos Közleményei 2. pp. 49–59.

41. Abonyiné Palotás Jolán 1981: Békés megye infrastrukturális ellátottságáról. *Békési Élet*, 16. évf. 1. sz., pp. 73–78.
42. Abonyiné Palotás Jolán–Makra László 1982: Az ökológiai potenciák és a búzatermelés összefüggései a Dél-Alföldön. *Gazdálkodás* XXVI. 5. sz., pp. 19–25.
43. Abonyiné Palotás Jolán 1982: Gondolatok az Alföld infrastrukturális ellátottságáról. *Városépítés* 5. p. 32–33.
44. Abonyiné Palotás Jolán 1982: A búzatermesztés eredményességének néhány összefüggése Csongrád megyében. *Tudomány és Mezőgazdaság*, 20. évf. 5. sz., pp. 70–74. p.
45. Abonyiné Palotás Jolán 1982: A területi egyensúly néhány összefüggése a gazdasági növekedés szemszögéből. *Földrajzi Értesítő* XXXI. évf., 2–3. füzet, pp. 273–285.
46. Abonyiné Palotás Jolán 1982: A Csongrád megyei Tejipari Vállalat területi kapcsolatainak komplex értékelése. (Esettanulmány.) *Tejipar*, 2. sz., pp. 34–41.
47. Abonyiné Palotás Jolán 1983: Az Alföld ipari termelőerőinek fejlődése, 1971–1980. *Statisztikai Szemle*, 61. évf. 5. sz. pp. 495–505.
48. Abonyiné Palotás Jolán 1983: Csongrád megye élelmiszeriparáról. *Földrajzi Közlemények* XXXI. (LVII) kötet, 1. sz., pp. 12–22.
49. Abonyiné Palotás Jolán 1983: Az élelmiszeripar területi fejlődésének fő vonásai. *Ipari és Építőipari Statisztikai Értesítő*, 1–3. sz. 9. p.
50. Abonyiné Palotás Jolán 1983: Az ipari specializáció mértékének alakulása hazánk gazdasági körzeteiben és megyéiben. *Földrajzi Közlemények* XXXI. (LVII.) kötet, 32. sz., pp. 97–108.
51. Abonyiné Palotás Jolán 1984: Az élelmiszeripari telepek irányításának területi rendszere. *Statisztikai Szemle*. 62. évf. 2. sz. pp. 173–180.
52. Bérczi Gyula–Abonyi Gyuláné 1984: Csongrád megye infrastruktúrájának abszolút és relatív fejlettsége. *Városépítés* 5. 15–16. p.
53. Abonyiné Palotás Jolán 1985: Csongrád megye élelmiszeriparának 40 éves fejlődése. *Csongrád Megyei Oktatási Igazgatóságának Évkönyve*, Szeged, pp. 93–95.
54. Makra László–Kiss Árpád–Abonyiné Palotás Jolán 1985: Az aszály a Dél-Alföldön és a főbb mezőgazdasági kultúrák terméseredményei. *Légkör*, 30. évf. 2. sz., pp. 25–29.
55. Abonyiné Palotás Jolán–Makra László–Kiss Árpád 1985: Aszály a Dél-alföldi megyékben. *Gazdálkodás*, 29. évf., 5. sz., pp. 41–46.
56. Abonyiné Palotás Jolán–Moholi Károly 1985: Táplálkozási struktúrák felszabadulás utáni változása különös tekintettel a tej- és tejtermékfogyasztás időbeni és területi alakulására. *Acta Acad. Paed. Szeged, Ser. Biol.-Geogr.* pp. 55–67.
57. Makra L.–Kiss Á.–Abonyiné Palotás J. 1986: Az aszály klimatológiai és talajvíz háztartási összetevői, valamint néhány mezőgazdasági vetülete a Dél-Alföldön. *Alföldi Tanulmányok* 10. Békéscsaba, pp. 99–114.
58. Abonyiné Palotás Jolán 1986: Egybeesések és eltérések az ipartelepek irányításának és területi gazdasági körzetszisztéma között. *Földrajzi Értesítő* 3–4. pp. 297–312.
59. Abonyiné Palotás Jolán 1988: Az élelmiszeripar fejlődésének és térbeli szerkezetváltozásának főbb vonásai. *Földrajzi Közlemények* XXXVI. (CXII) kötet, 3–4. szám, pp. 185–196.
60. Abonyiné Palotás Jolán 1990: Az Alföld fejlődése és felzárkózási esélyei. *Statisztikai Szemle*, 68. évf. 12. sz., pp. 962–968.
61. Abonyiné Palotás Jolán 1990: Az infrastruktúra színvonala. (Az urbanizáció térbeli folyamatai Szegeden). Szeged, 126–138. p.
62. Abonyiné Palotás Jolán 1990: Az életkörülmények alakulása Csongrád megye falvaiban. *Gazdaság és Statisztika*. 4. sz., pp. 39–47.

63. Abonyiné Palotás Jolán 1991: Az infrastruktúra területi különbségei a Dél-Alföldön. In: Lakossági pénzügyek a Dél-Alföldön: megtakarítások, jövedelmek, területi folyamatok. Békéscsaba, p. 373–399.
64. Abonyiné Palotás Jolán 1991: Szeged néhány infrastrukturális ágazatának összehasonlító vizsgálata. Gazdaság és Statisztika 2. 26. p.
65. Abonyiné Palotás Jolán 1991: Szeged infrastrukturális ellátottságának belső-városrészenkénti területi differenciáltsága. Földrajzi Értesítő. 40. évf. 3–4. sz. pp. 297–315.
66. Abonyiné Palotás Jolán 1992: Borsod-Abaúj-Zemplén megye helye és szerepe az ország infrastrukturális rendszerében. Borsodi Földrajzi Évkönyv, Miskolc, pp. 25–34.
67. Abonyiné Palotás Jolán–Bartha László 1993: A Dél-Alföld ipara. Statisztikai Szemle, 6. sz. p. 584–593.
68. Abonyiné Palotás Jolán 1993: A hazai infrastruktúra fejlődése és fejlettségének területi differenciáltsága. A földrajz tanítása. Mozaik 3. pp. 14–20.
69. Abonyiné Palotás Jolán (1993): Könyvismertetés. A Földrajz Tanítása, 4. sz., MOZAIK, pp. 30–31.
70. Abonyiné Palotás Jolán 1994: A külföldi működő tőke beáramlás főbb kérdései. A földrajz tanítása. Mozaik 2. pp. 8–19.
71. Abonyiné Palotás Jolán 1994: Külföldi működő tőke a világgazdaságban. Észak és Kelet-Magyarországi Földrajzi Évkönyv 1. Miskolc–Nyíregyháza, pp. 55–61.
72. Abonyiné Palotás Jolán 1996: Állatállományunk alakulásának főbb jellemzői. A Földrajz Tanítása 4. MOZAIK pp. 8–14.
73. Abonyiné Palotás Jolán–Bartha László 1998: A gazdasági szervezetek strukturális átalakulása. Statisztikai Szemle, pp. 130–138.
74. Abonyiné Palotás Jolán 2000: A Dél-Alföld szerepének változása a területi munkamegosztásban. A Földrajz Tanítása, 1. sz., MOZAIK, pp. 13–19.
75. Abonyiné Palotás Jolán 2000: A külföldi működő tőke szerepe a területi fejlődésben. A Földrajz Tanítása, 3. sz., MOZAIK, pp. 17–22.
76. Abonyiné Palotás Jolán 2001: Mészáros Rezső: „A társadalomföldrajz gondolatvilága”. A Földrajz Tanítása, 4. sz., MOZAIK, pp. 25–26.
77. Abonyiné Palotás Jolán 2002: Összefoglaló a Magyar Földrajzi Konferencia 2001. A társadalmi-gazdasági átmenet térszerkezeti összefüggései c. műhelymunkáról. A Földrajz Tanítása. Módszertani folyóirat MOZAIK 1. szám, 10. p.
78. Abonyiné Palotás Jolán 2004: A Magyarország versenyképességét befolyásoló – elsősorban infrastrukturális – paraméterek, EU tagországoktól való lemaradása. A Földrajz Tanítása. 1. MOZAIK p. 8–12.
79. Abonyiné Palotás Jolán–Komarek Levente 2004: Gondolatok az agrárszakképzésről – csongrádi példákkal. Agrárium. 14. évf. 11. pp. 25–30.
80. Abonyiné Palotás Jolán 2004: Pillanatkép Szeged város fejlődéséről a nagy árvíz évfordulója kapcsán. A Földrajz Tanítása. 4. sz. MOZAIK pp. 9–13.
81. Abonyiné Palotás Jolán–Bartha László–Mészáros Rezső 2004: Gondolatok a logisztika és az infrastruktúra fejlesztéséről, pp. 100–113. Logisztikai Évkönyvi jubileumi kiadás Magyar Logisztikai Egyesület, ISSN 1218-3849
82. Abonyiné Palotás Jolán 2004: Az infrastruktúra fogalma és tartalma az egyetemi hallgatók értelmezésében. Földrajzi Értesítő – Hungarian Geographical Bulletin (ISSN: 0015-5403) 53: (3–4) pp. 336–345.
83. Abonyiné Palotás Jolán 2006: Süli-Zakar István: „Tájak, régiók, települések...”. Comitatus-Önkormányzati Szemle. (ISSN: 1215-315X) 16: (11–12) pp. 121–122.

84. Abonyiné Palotás Jolán–Komarek Levente 2007: Dél-Alföld gazdasági helyzete és a kilábalás lehetőségei. *Területi Statisztika* (ISSN: 0018-7828) 10: (6) p. 586.
85. Abonyiné Palotás Jolán 2007: A színvonalas infrastruktúra segíti a területi fejlődést és a logisztikai szolgáltatások hatékonyságát. *Logisztikai Évkönyv* (ISSN: 1218-3849) (13) pp. 161–168.
86. Abonyiné Palotás Jolán–Rostás Róbert 2007: A termelőket is megkérdezték. *Magyar Mezőgazdaság* (ISSN: 0025-018X) 62: (14) pp. 36–37.
87. Abonyiné Palotás Jolán 2007: Kurtán Lajos (2006) Vállalkozás(élet)tan. *Comitatus-Önkormányzati Szemle* (ISSN: 1215-315X) 17: (5) pp. 66–67.
88. Abonyiné Palotás Jolán 2008: Magyarország keleti és nyugati határ menti kistérségeinek helyzete és perspektívái a rendszerváltozást követő években. *Comitatus-Önkormányzati Szemle* (ISSN: 1215-315X) 18: (6) p. 77.
89. Abonyiné Palotás Jolán 2009: területfejlesztés hazai története, ahogy egy szereplő megtapasztalta. *Területi Statisztika* (ISSN: 0018-7828) 12: (3) p. 355.
90. Abonyiné Palotás Jolán–Komarek Levente 2009: Gondolatok a Duna szűkebb, illetve tágabb környezetében kifejtett térségfejlesztő hatásáról: A Duna menti kistérségek összehasonlító vizsgálata. *Comitatus-Önkormányzati Szemle* (ISSN: 1215-315X) 19: (6) pp. 69–77.
91. Abonyiné Palotás Jolán 2009: Területfejlesztés Magyarországon a rendszerváltás után. *Comitatus-Önkormányzati Szemle* (ISSN: 1215-315X) 19: (11–12) pp. 159–160.
92. Abonyiné Palotás Jolán–Novákné Sztefopulosz Vasziliki 2010: Az 1950-es években létrehozott Fejér megyei községek infrastrukturális fejlődésének összehasonlító vizsgálata. *Comitatus-Önkormányzati Szemle* (ISSN: 1215-315X) 20: (11–12) pp. 94–100.
93. Abonyiné Palotás Jolán 2011: Gondolatok a közúti közlekedési hálózat térszerkezet-módosító hatásairól. A földrajz tanítása: Módszertani folyóirat (ISSN: 1216-6642) 19: (4) pp. 12–16.

Nemzetközi konferencia kiadványokban megjelent teljes munka

1. Krajkó Gyula–Abonyiné Palotás Jolán 1977: A gazdasági körzetek taxonómiai felépítése és a területi tervezés kapcsolata. Várna, A szocialista országok területi kérdésekkel foglalkozó kutatóinak tanácskozása, 85. p.
2. Krajkó Gyula–Abonyiné Palotás Jolán 1978: Az infrastruktúra szerepe a területi fejlődésben, Ulan-Bator. Beszámoló a szocialista országok területi kérdésekkel foglalkozó kutatóinak tanácskozásáról.
3. P. J. Abonyi–M. Fodor–Gy. Krajkó–Gy. Zala 1979: Isszlédovónyje ekonomicsesz-kovo rajonírovanyija: uszlóvíja ekonomicsesz-kovo roszta na urovnye rajona u oblasztyi. Tom. 1. Koncepcija razvityija szetyi norzelényij sztanü.
4. Abonyiné Palotás Jolán 1980: Nekotorye voprosy ob ékonomiceskom raznovesii i territorialnoj strukture v Vengrii, Vurom, Osztrava, pp. 40–55.
5. Krajkó Gyula–Abonyiné Gyuláné 1981: Povysenie éffektivnosti obsestvenno-ékonomiceskogo proizvodstva s tocki zrenia territorial'nogo ravnosztia. VUROM. Planovani socialne ekonomickeno rozvoje oblaszti. Osztrava, 96. p.
6. Abonyiné Palotás Jolán 1984: Az Alföld könnyűiparának néhány sajátossága In: Tudományos Konferencia Előadásai, 3. kötet Békéscsaba pp. 89–99.
7. Abonyiné Palotás Jolán 1987: Csongrád ipari fejlődésének sajátos vonásai. Alföld-an-két, Békéscsaba, p. 98.

8. Abonyiné Palotás Jolán 1988: Hozzászólás „A gazdaság területi struktúrájának kérdései” c. szekcióülésén. Regionális kérdések Magyarországon. Előadások, felszólalások, Gödöllő, pp. 145–148.
9. Abonyiné Palotás Jolán 1993: Kulcskérdés a falvak infrastruktúrájának fejlesztése. Kiút a válságból II. Falukonferencia. MTA RKK. Pécs, pp. 199–201.
10. Abonyiné Palotás Jolán 1994: Az ipar néhány sajátos vonása a Dél-Alföldön. (In: Baukó Tamás szerk.: Az „alföldi út” kérdőjelei.) Alföld Kongresszus 1993. Békéscsaba, pp. 189–192.
11. Abonyiné Palotás Jolán 1996: Csongrád megye infrastrukturális ellátottsága, különös tekintettel a határmenti térségre. (In: Pál Ágnes – Szónoky Miklósné szerk.: Határon innen, határon túl.) Nemzetközi Földrajzi Konferencia. Szeged, pp. 158–166.
12. Abonyiné Palotás Jolán 1997: Industry in the Borderline Region. Banat (In: Geographic Monographs of European Regions.) Novi Sad-Timisoara-Szeged, pp. 187–190.
13. Abonyiné Palotás Jolán 1993: Kulcskérdés a falvak infrastruktúrájának fejlesztése. Kiút a válságból II. Falukonferencia. MTA RKK. Pécs, pp. 199–201.
14. Abonyiné Palotás Jolán 1999: Gondolatok az Alföld gazdaságának felzárkóztatásáról. (In: Baukó Tamás szerk.: Az Alföld a XXI. század küszöbén.) MTA RKK Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsaba, II. Alföld Kongresszus, pp. 83–86.
15. Abonyiné Palotás Jolán 1999: A Dél-Alföld infrastrukturális ellátottságának minősítése és hatása a térség fejlődésére. (In: Szónokyné Ancsin Gabriella szerk.: Határok és régiók.) Nemzetközi Földrajzi Tudományos Konferencia, Szeged, pp. 121–127.
16. Abonyiné Palotás Jolán 2001: A külföldi működő tőke és a területi fejlődés kapcsolata. Magyar Földrajzi Konferencia, Szeged, 2001. október 25–27. A földrajz eredményei az új évezred küszöbén. ISBN 963482544-3. SZTE TTK Természeti Földrajzi Tanszék.
17. Abonyiné Palotás Jolán 2001: A külföldi működő tőke szerepe a területi fejlődésben. Jubileumi Tanulmányok, 10 éves a Debreceni Egyetem Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszéke, Debrecen, pp. 187–193.
18. Abonyiné Palotás Jolán 2001: Az infrastruktúra és a területi fejlődés kapcsolata. (In: Kihívások az európai csatlakozás küszöbén különös tekintettel a területfejlesztési közlekedési és infrastrukturális problémákra.) SZTE SZÉF, Szeged, pp. 15–19.
19. Abonyiné Palotás Jolán 2002: Összefoglaló a Magyar Földrajzi Konferencia 2001. A társadalmi gazdasági átmenet térszerkezeti összefüggései c. műhelymunkáról. A Földrajz Tanítása, Módszertani folyóirat, MOZAIK, pp. 10–13.
20. Abonyiné Palotás Jolán 2003: Magyarország infrastrukturális ellátottsága az EU-s tagság küszöbén. Európai kihívások II. Konferencia SZÉF, Szeged, ISBN 9632102363 pp. 313–317.
21. Abonyiné Palotás Jolán 2003: A humán erőforrás helyzete a mezőgazdaságban. VI. Falukonferencia. A vidéki Magyarország az EU csatlakozás előtt. MTA RKK-Magyar Regionális Tudományos Társaság, Pécs, pp. 130–135.
22. Abonyiné Palotás Jolán 2003: Gondolatok a Dél-Alföld szerepének alakulásáról a Duna–Körös–Maros–Tisza Eurorégióban az EU-s csatlakozás után, illetve a Dél-Alföld fejlődésének kilátásai pp. 66–74. Tudományos Konferencia Szeged, 2002. nov. 29–30.
23. Abonyiné Palotás Jolán 2004: Élelmiszergazdaságunk strukturális változásainak főbb vonásai. A VI. Nemzetközi Élelmiszertudományi Konferencia előadásai. CD. SZTE-SZÉF ISBN 963-482-677 6.
24. Abonyiné Palotás Jolán 2004: Gondolatok Szeged kialakulásáról és fejlődéséről a nagy árvíz és a város ujjaszületésétől napjainkig. In: Hanusz Árpád (szerk.) Földrajz

zi környezet-történeti folyamatok. Tanulmánykötet Frisnyák Sándor 70. születésnapja tiszteletére. Nyíregyháza, pp. 131–145.

25. Abonyiné Palotás Jolán 2004: Szeged gazdasági fejlődésének mérföldkövei. A Magyar Földrajzi Konferencia Tudományos Közleményei. Táj, tér, tervezés. CD. ISBN 963-482-687-3
26. Abonyiné Palotás Jolán–Szabó András: Az infrastruktúra szerepe a területi fejlődésben. Székelyföld Konferencia előadás, (megjelenés alatt).

Összefoglaló közlemények, intézeti jelentések az értekezés témaköréből

1. Abonyi Gyuláné 1977: Az infrastrukturális ellátottság, a gazdasági szerkezet és a specializáció alakulása pp. 108–146. In: A gazdaság növekedés feltételei körzeti és megyei szinten. 1977, VATI részére készített tanulmány.
2. Abonyiné Palotás Jolán 1979: A gazdasági növekedés tényezőinek körzeti alakulása. pp. 38–90. In: A gazdaság növekedés feltételei körzeti és megyei szinten. VATI részére készített tanulmány, Bp.
3. Abonyiné Palotás Jolán 1979: A műszaki infrastruktúránk helyzete és fejlődése 1970 és 1975 között. (A téma kutatásához alakult nemzetközi munkabizottság (Német Demokratikus Köztársaság, Lengyelország, Csehszlovákia, Magyarország) számára készült nemzeti jelentés) Szeged, OT.TGI koordinálásával. Megbízásos munka.
4. Abonyiné Palotás Jolán és munkatársai 1979: Gazdasági körzet-kutatás: A körzettípusok értékelése, a területi struktúra elemzése a vizsgált regionális növekedési tényezők alapján. pp. 38–50. Szeged, Megbízásos munka.
5. Abonyiné Palotás Jolán 1980: A gazdasági növekedés és a struktúra néhány összefüggésének vizsgálata Csongrád megye példáján. Megbízásos munka. Szeged.
6. Abonyiné Palotás Jolán–Moholi Károly 1980: A gazdasági növekedés és a struktúra kapcsolatának vizsgálata a kiskunhalasi járás példáján. Városi Tanács megbízására készített tanulmány.
7. Abonyiné Palotás Jolán 1984–86: Az élelmiszergazdaság fő ágainak összehangolt fejlesztési lehetőségei. OT.TGI megbízás, témavezető (1 személyes pályamunka) Tudományszervezési és Informatikai Intézet finanszírozásával.
8. Abonyiné Palotás Jolán 1988: Az infrastruktúra szerepe a termelés hatékonyságának növeléséhez OTKA I/2. 32. jsz. 6414/25/88.
9. Abonyi Gyuláné (Palotás Jolán) 1996: Szatymaz, Földeák és Magyarcsanak társadalmi-gazdasági helyzetfelmérése és fejlesztési prioritások körvonalazása. Szeged. Kézirat. *Megbízásos munka.*
10. Abonyiné Palotás Jolán 1997: Magyarország közlekedése és hírközlése az infrastruktúra rendszerében. Művelődési és Közoktatási Minisztérium Felsőoktatási Programfinanszírozási Pályázatának támogatásával. Szeged. 62. p.
11. Csongrád megye területfejlesztési koncepciójának háttér tanulmányában Abonyiné Palotás Jolán: Az infrastruktúra és a Vállalkozás fejlesztése fejezetei. Megbízásos munka.
12. A formálódó Duna-Körös-Maros-Tisza Eurorégió tanulmányából Abonyiné Palotás Jolán: Ipar és az Infrastruktúra fejezetei. Megbízásos munka.
13. Abonyiné Palotás Jolán 2004: A Dél-alföldi tervezési statisztikai régió gazdasági helyzete és a kilábalás lehetőségei. (Témavezető) DARFT megbízás PHARE támogatással.
14. Abonyiné Palotás Jolán 2004: A Dél-alföld szakképzési stratégiája (résztevő)

15. Abonyiné Palotás Jolán 2004: Regionális erőforrás térképek a technológiai transzfer megvalósításához. Résztevő UNICOTECH Innov. Kp. megbízásából.
16. Abonyiné Palotás Jolán 2004–2005: A Dél-alföldi régió repülőtér fejlesztési elképzelésének a gazdasági fejlődésre és a növekvő szállítmányozási szükségletekre gyakorolt hatása. (Résztevő) DARFT megb. PHARE támogatással.
17. Abonyiné Palotás Jolán 2004: Üzleti célú településfejlesztés a Dél-Alföldön az egykori tsz-ek melléküzemági tevékenységei során hasznosított épületek bekapcsolása a gazdasági vérkeringésbe. Ipari parkjaink helyzete. (Témavezető) DARFT megbízás PHARE támogatással.
18. Abonyiné Palotás Jolán: „Az infrastruktúra szerepe a területi fejlődésben, különös tekintettel az Alföldre.” OKTK A /1516/III.B./99 (témavezető)

Könyv, tankönyv, egyetemi jegyzet

Tudományos könyvek (önálló) és szerkesztések

1. Abonyi Gyuláné 1968: Gyula élelmiszeripara. Egyetemi doktori értekezés. Kézirat. Szeged, 104. p.
2. Abonyiné Palotás Jolán 1975: Élelmiszeriparunk felszabadulás utáni fejlődése és fejlettségi szintjének területi differenciáltsága. Kandidátusi értekezés. Szeged. 213. p.
3. Abonyiné Palotás Jolán 2003: Infrastruktúra. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 273. p.
4. Abonyiné Palotás Jolán–Becsei József–Kovács Csaba (Szerk.) 2002: A magyar társadalomföldrajzi kutatás gondolatvilága. Szeged. 384. p. ISBN 963 482 564 8
5. 40 éves a Szegedi Tudományegyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék 2004: Szeged, Szerk.: Abonyiné Palotás Jolán és Komarek Levente. ISBN 963 460 378 5 Szeged. 223. p.
6. Szeged társadalomföldrajzi nézőpontból 2004: Összeállította: Abonyiné Palotás Jolán (Szerk.: Mészáros Rezső) Szeged, 174. p. ISBN 963 482 684 9

Egyetemi tankönyvek

1. Krajkó Gyula–Abonyiné Palotás Jolán 1972: Magyarország gazdaságföldrajza. Egyetemi jegyzet, Budapest, p. 172.
2. Abonyi Gyuláné–Móricz Ferenc 1974: Matematikai módszerek a földrajzban. Tankönyvkiadó, Budapest, 285. p.
3. Krajkó Gyula–Abonyi Gyuláné 1977: Magyarország gazdaságföldrajza (segédanyag a Magyarország gazdaságföldrajza című kollégium gyakorlatához). Budapest, Tankönyvkiadó. JATE TTK, p. 174.
4. Abonyiné Palotás Jolán 1978: A Szovjetunió gazdaságföldrajza. Budapest, Tankönyvkiadó, p. 79.
5. Abonyi Gyuláné–Novák Ákos 1978: Segédanyag a földrajz szakos hallgatók szakirodalmi oktatásához. Házi jegyzet, JATE sokszorosítás, Szeged, p. 91.
6. Abonyiné Palotás Jolán 1990: Az ipar földrajza. (In: Frisnyák Sándor szerk.: Általános gazdaságföldrajz.) Tanárképző Főiskolai Tankönyvek. Bp. pp. 230–349.
7. Abonyi Gyuláné–Krajkó Gyula 1994: Fejezetek Magyarország gazdaságföldrajzának tanulmányozásához. JATEPress. 170. p.

8. Abonyiné Palotás Jolán 1994: Könnyűipar. (In: Perczel György–Tóth József szerk.: Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza.) Egyetemi jegyzet. Budapest, pp. 198–210.
9. Abonyiné Palotás Jolán 1997: Magyarország közlekedése és hírközlése az infrastruktúra rendszerében. Kari jegyzet, Élelmiszeripari Főiskola, Szeged, pp. 1–80.
10. Abonyi Palotás Jolán 1998: Társadalmi és gazdasági erőforrások II. rész Általános Vállalkozási Főiskola, Budapest, pp. 1–69.
11. Abonyiné Palotás Jolán–Mócsy Ferenc–Szalay András 1998: Válogatott fejezetek a társadalmi-gazdasági földrajz tárgyköréből. JATE-Szeged, Kereskedelmi és Gazdasági Főiskola, Szolnok. Phare támogatással. Távoktatási jegyzet. p. 251.
12. Abonyiné Palotás Jolán 1999: Általános statisztika alkalmazása a társadalmi-gazdasági földrajzban. Egyetemi jegyzet, JATEPress, Szeged, p. 123.
13. Abonyiné Palotás Jolán 2001: Az általános iparföldrajz alapjai. (In: Tóth József szerk.: Általános társadalomföldrajz I.) Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs, pp. 484.
14. Abonyiné Palotás Jolán 2002: Társadalmi és gazdasági erőforrások. Távoktatási jegyzet. Általános Vállalkozási Főiskola. Budapest, p. 1–69.

Könyvfejezet

1. Abonyiné Palotás Jolán 1966: Mindszent gazdasága 1948–1987-ig. (In: Juhász Antal szerk.: Mindszent története és népelete.) Mindszent, pp. 411–431.
2. Abonyiné Palotás Jolán 1973: Vésztő gazdaságföldrajzi viszonyai. (In: Szabó Ferenc szerk.: Vésztő története.) Vésztő, pp. 363–383.
3. Abonyiné Palotás Jolán 1974: Békés megye élelmiszeripara. (In: Krajkó Gyula fő-szerk.: Békés megye gazdasági földrajza.) Békéscsaba, pp. 273–291.
4. VÁTI és JATE közös kutatás 1981: A team tagjaként. Területfejlesztési Közlemények 9., 10., 11., 13. ÉVM Területrendezési és -fejlesztési Főosztály, 70. p. 77. p. 66. p. + mellékletek és 155. p.
5. Abonyiné Palotás Jolán 1983: Infrastruktúra. (In: Krajkó Gyula – Mészáros Rezső szerk.: Csongrád megye gazdasági földrajza.) Szeged, 263–281. p.
6. Abonyiné Palotás Jolán 1983: Az ipari ágazatok jellemzése (In: Krajkó Gyula–Mészáros Rezső szerk.: Csongrád megye gazdasági földrajza.) Szeged, pp. 318–359.
7. Abonyiné Palotás Jolán 1984: Deszk gazdasági földrajza (In: Deszk története és néprajza.) Tanulmányok. Szeged, pp. 419–442.
8. Abonyiné Palotás Jolán 1984: Az ipari ágazatok jellemzése. Nehézipar, könnyűipar, élelmiszeripar. In: Krajkó Gyula szerk.: Bács-Kiskun megye gazdaságföldrajza. Kecskemét, pp. 261–291.
9. Abonyiné Palotás Jolán 1986: A FÜTŐBER csongrádi gyárának története. Csongrád, 1–48. p.
10. Abonyiné Palotás Jolán 1987: Szeged-Algyő városrész gazdaságföldrajzi sajátosságai. (In: Hegyi András szerk.: Algyő és népe.) Szeged, pp. 329–336.
11. Abonyiné Palotás Jolán–Bartha László 1993: Az ipar. (In: Mészáros Rezső szerk.: Gazdasági, társadalmi folyamatok és a kistérségek szerveződése Csongrád megyében.) JATEPRESS, Szeged, pp. 98–116.
12. Abonyiné Palotás Jolán 1995: Kiskundorozsma gazdaságföldrajzi viszonyai. (In: Kristó Gyula szerk.: Kiskundorozsma) Szeged, pp. 37–57.
13. Abonyiné Palotás Jolán 1997: Mészáros Rezső szerk.: Csongrád megye kézikönyve. Gazdasági szerkezet-üzleti élet. pp. 70–78. A megye infrastruktúrájának bemutatása.

- pp. 66–77. Szeged népessége, Szeged, infrastruktúrája, Szeged gazdasági élete. pp. 205–210.
14. Abonyiné Palotás Jolán (1977): Lakáskörülmények. pp. 19–35. Vállalkozásfejlesztés. pp. 80–100 (In.: Mészáros Rezső szerk.: Csongrád megye területfejlesztési koncepciója.) Kézirat, Szeged 166. p.
 15. Abonyiné Palotás Jolán 1998: Magyarország húsvertikumának fejlődése. (In: Mészáros Rezső–Tóth József szerk.: Földrajzi kaleidoszkóp.) Pécs–Szeged, pp. 304–313.
 16. Abonyiné Palotás Jolán 1999: Infrastruktúra, intézményrendszer. In: Jóni Gábor–Kormos Tibor (szerk.). Csongrád megye. Helyzetkép az ezredfordulón. Csongrád Megyei Kereskedelmi és Iparkamara. pp. 183–191.
 17. Abonyiné Palotás Jolán 1999: A Magyarországra érkező külföldi működőtőke néhány sajátossága. (In: Tésits Róbert–Tóth József szerk.: A Társadalmi minimumtól a jólétig.) JPTE, University Press, Pécs, pp. 35–45.
 18. Abonyiné Palotás Jolán 2000: A külföldi működő tőke a Dél-Alföldön. (In: Becsei József szerk.: Társadalomföldrajzi vizsgálatok két évezred találkozásánál.) JATE Gazdasági Földrajzi Tanszék, Szeged, pp. 125–137.
 19. Abonyiné Palotás Jolán 2000: A Dél-Alföld infrastruktúrájának fejlettsége és szerepe a területi fejlődésben. (In: Becsei József szerk.: Társadalomföldrajzi vizsgálatok két évezred találkozásánál.) JATE Gazdasági Földrajzi Tanszék, Szeged, pp. 201–216.
 20. Abonyiné Palotás Jolán (2000): A gyáripár kialakulásának sajátosságai az Alföldön. (In.: Frisnyák Sándor szerk.: Az Alföld történeti földrajza.) Nyíregyháza, pp. 345–351.
 21. Abonyiné Palotás Jolán 2002: Gondolatok a külföldi működőtőkének a magyar gazdaságra gyakorolt innovatív hatásáról. (In: Abonyiné–Becsei–Kovács szerk.: A magyar társadalomföldrajzi kutatás gondolatvilága.) Szeged, pp. 53–63.
 22. Abonyiné Palotás Jolán 2004: A Dél-Alföld fejlődésének kritikus pontjai. pp. 43–53. In: Abonyiné Palotás Jolán–Komarek Levente (szerk.) 40 éves a Szegedi Tudományegyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék, Szeged, 224. p.
 23. Abonyiné Palotás Jolán 2004: Szeged infrastrukturális ellátottságának belső – városrészenkénti – területi differenciáltsága és Szeged a 21. század első éveiben. pp. 51–75. és 153–170. (In: Mészáros Rezső szerk.: Szeged társadalomföldrajzi nézőpontból.) Szeged, ISBN 963 482 684 9.

Népszerűsítő cikkek

1. Abonyi Gyuláné: Az évfolyamfelelős tapasztalatai. Felsőoktatási Szemle, 1969. júl.–aug., p. 460–463.
2. Abonyi Gyuláné–Kovács József: Koncentráció a szarvasmarhatartásban. Figyelő, 1970. dec. 30.
3. Abonyi Gyuláné: Adatok a tehéntej termelésének és fogyasztásának kérdéséhez. Magyar Mezőgazdaság, 1971. január 20. 16. p.
4. Abonyi Gyuláné: A tej önköltsége Csongrád megyében. Figyelő, 1971. december 22.
5. Abonyi Gyuláné: Tejtermelés és önköltség. Figyelő, 1972. október 18.
6. Abonyi Gyuláné: A felsőoktatási reform és a gazdaságföldrajzi gyakorlatok. Felsőoktatási Szemle, 1973. június, pp. 353–355.
7. Abonyi Gyuláné: A cukoripar nyersanyagszállításai. Figyelő, 1974. november 20.
8. Abonyi Gyuláné–Móricz Ferenc: Az élelmiszeripar faktoranalitikus modellje. Műszaki Élet, 1974. december 20.

9. Abonyi Gyuláné: A baromfi- és a tejfeldolgozó ipar nyersanyagszállítási. Figyelő, 1975. jan. 22.
10. Abonyi Gyuláné: Csongrád megye az Acta Geographicában. Húszéves az egyetem földrajzi tanszékeinek kiadványa. Délmagyarország, 1975. február 18.
11. Abonyi Gyuláné–Bérczi Gyula: Szeged infrastrukturális helyzete. Műszaki Élet, 1975. márc. 12.
12. Krajkó Gyula–Abonyi Gyuláné: Ingázók Szegeden. Figyelő, 1975. december 10.
13. Abonyi Gyuláné–Krajkó Gyula: Szeged ingázói. A munkaerőmozgás néhány jellegzetessége. Délmagyarország, 1976. február 8.
14. Abonyi Gyuláné–Krajkó Gyula: Szeged munkaerőmozgása. Műszaki Élet, 1976. június 18.
15. Abonyi Gyuláné: Élelmiszeriparunk megyénkénti specializáltsága. Műszaki Élet, 1976. szept. 24.
16. Abonyi Gyuláné: Munkaerő-gazdálkodás az élelmiszeriparban. Délmagyarország, 1977. május 22.
17. Abonyi Gyuláné: Az aktivitás növelése a gyakorlati és a szemináriumi foglalkozáson. Felsőoktatási Szemle, 1977. június.
18. Abonyi Gyuláné–Kalmár József 1977: Szeged környezetvédelmi és köztisztasági vizsgálatának tapasztalatai. Népi Ellenőrzés, aug. 31. p.
19. Abonyi Gyuláné: A szovjet ipar hat évtizede. Délmagyarország, 1977. november 15.
20. Abonyi Gyuláné: Csongrád megye infrastruktúrája. Csongrád megyei Hírlap, 1977. november 20.
21. Abonyi Gyuláné–Bálint Ernő 1977: Szlovákia ipari fejlődésének három évtizede. Világgazdaság, 9. évf., 141. sz., pp. 5–7.
22. Novák Ákos–Abonyi Gyuláné 1978: Szakirodalmi ismeretek oktatása a földrajz szakon. Felsőoktatási Szemle, július-augusztus, 442. p.
23. Abonyi Gyuláné: Tejtermelés-feldolgozás és fogyasztás Csongrád megyében. Magyar Mezőgazdaság, 1978. 37. 21. p.
24. Abonyiné dr. Palotás Jolán: Élelmiszeriparunk fejlesztésének feladatai. Csongrád megyei Hírlap, 1978. június 5.
25. Abonyi Gyuláné: Szeged harminchárom éve. Délmagyarország, 1978. október 25.
26. Abonyi Gyuláné: A tejtermelés és tejfogyasztás helyzete. Délmagyarország, 1978. április 27.
27. Abonyiné Palotás Jolán 1978: Csongrád megyei élelmiszeripar. Előterben a szakosodás. Magyar Mezőgazdaság, 33. évf., 48. sz., 6. p.
28. Abonyiné Palotás Jolán: Területi fejlesztés. Az élelmiszeripari termelőerők fejlődése. Magyar Mezőgazdaság, 1979. február 7.
29. Abonyi Gyuláné: A közgazdasági szemlélet formálása. Szegedi Egyetem, 1979. ápr. 11. 5. sz., 2. p.
30. Abonyiné Palotás Jolán: A könyvtárak szerepe a földrajz szakos tanárképzésben. Szegedi Egyetem, 1979. június 12. 9. sz., 8. p.
31. Abonyiné Palotás Jolán: Néhány szó Szegedről. Szegedi Egyetem, 1979. október 10. 12. sz., 7. p.
32. Abonyiné Palotás Jolán 1979: Az élelmiszeripari termelőerők fejlődése. Magyar Mezőgazdaság 34. évf. 6. sz., 6. p.
33. Abonyiné Palotás Jolán: Búza termesztés. Földminőség és termelési színvonal. Magyar Mezőgazdaság, 1981. okt. 7.
34. Abonyiné Palotás Jolán 1981: Gondolatok a továbbfejlődés készségeinek kialakulásáról. Felsőoktatási Szemle, 30. évf., 10. sz., pp. 613–615.

35. Abonyiné Palotás Jolán: Fogyasztási tények, adatok megyénkből. Csongrád megyei Hírlap, 1982. 39. évf., 120. sz., 3. p.
36. Abonyiné Palotás Jolán: Vállalattörténeti munka készül. Tejipari Hírlap, 1982. július
37. Abonyiné Palotás Jolán: Szegedi mozaik. 16. Országos Tudományos Diákköri Konferencia Természettudományi Szekció, JATE alkalmi kiadvány, Szeged, 1983. április, 3. p.
38. Abonyiné Palotás Jolán: Tudományos Diákköri Konferencia. 16. Országos Tudományos Diákköri Konferencia Természettudományi Szekció, Szegedi Egyetem, 1983. 21. évf., 6. sz., 1. p.
39. Abonyiné Palotás Jolán: Új technológia-hatékonyabb tejfeldolgozás. Figyelő, 1983, 27. évf., 51–52. sz., 2. p.
40. Abonyiné Palotás Jolán: Megjelent a laktózszegény tejsűrítmény. Tejipari Hírlap, 1985. 2. 46. p.
41. Abonyiné Palotás Jolán: A tej önköltsége. Magyar Mezőgazdaság, 1985, 40. évf., 25. sz., 12. p.
42. Abonyiné Palotás Jolán: A tejcukorérzékenyek is fogyaszthatnak tejterméket. Élelmezési Ipar, 1985, 4. sz., 151. p.
43. Abonyiné Palotás Jolán: Budapest. Tájékoztató a 17. Országos Tudományos Diákköri Konferencia Természettudományi Szekciójáról, Szegedi Egyetem, 1985. május 10. 1. p.
44. Abonyiné Palotás Jolán: TDK a TTK-n. Szegedi Egyetem, 1986. május 20. 2. p.
45. Abonyiné Palotás Jolán: A szegedi egyetemisták sikerei a 18. OTDK természettudományi szekciójában. Csongrád megyei Hírlap, 1987. április 16. 8. p.
46. Abonyiné Palotás Jolán: Szegény Alföld panasza. Gondolatok a regionalitásról. Délvilág, 1991. ápr. 20. 6. p.
47. Abonyi Gyuláné: Megkezdődött az idei OTDK. Szegedi Egyetem, 1991. március 25. 6. p.
48. Abonyi Gyuláné: Befejeződött a 20. OTDK. Szegedi Egyetem, 1991. december 9. 8. p.
49. Abonyi Gyuláné: A TTK tavaszi TDK-ja. – XXI. OTDK-ra. Szegedi Egyetem, 1992. 30. évf., 8. sz., 1. p.
50. Abonyi Gyuláné: A világ országai. Könyvszemle. Magyar Közigazgatás. 1991. V. 480. p.
51. Abonyi Gyuláné: Települési felelősségek. Délmagyarország. 1993. aug. 27.
52. Abonyiné Palotás Jolán: A természettudományi konferenciák. pp. 225–252. In.: Anderle Ádám szerk.: A magyar tudományos diákköri konferenciák fél évszázada (1951–2001).

Recenzió

1. Kulcsár Viktor szerk. 1976: A regionális elemzések módszerei. Figyelő, október 27.
2. N.N. Nyekraszov 1977: Szibéria ma és holnap. Világgazdaság, január 12.
3. N.N. Nyekraszov 1978: Területi gazdaságtan. Figyelő, október 11.
4. Abonyi Gyuláné 1977: Élelmiszeripari adattár 1970–75. Figyelő, szept. 28.
5. Nyitrai Ferencné 1980: Nép gazdaságunk fejlettsége nemzetközi tükrőben. Figyelő, 24. évf., 40. sz., 13. p.
6. Gladkij J.N. Afrika 1980: Proglemi regionalno razvityija. Földrajzi Értesítő, 29. évf., 1. f. 60. p.
7. Pálkás Jenő 1981: Az ipari kutatás tervezése és szervezése. Élelmezési Ipar, 5. sz., 198. p.
8. Bognár József szerk. 1981: Tanulmányok az új világgazdasági rendről. Figyelő, 25. évf., 50. sz., 19. p.

9. Barta Györgyi–Enyedi György 1982: Iparosítás és a falu átalakulása. *Területi Statisztika*, 32. évf., 1–2. sz., 135. p.
10. Fodor László–Orosz László 1982: Gazdasági növekedés-iparpolitika. *Földrajzi Közlemények*, Új folyam, 30. kötet, 2. sz., pp. 194–195.
11. Németi László 1982: Magyarország élelmiszergazdasága a hetvenes években. *Élelmezési Ipar*, 10. sz., 383. p.
12. Nyitrai Ferencné 1982: A magyar gazdaság és társadalom a hetvenes években. *Ipari és Építőipari Statisztikai Értesítő*, 1–2. sz., 55. p.
13. Udovecz Gábor 1983: A harmonikus fejlődés főbb kérdései az élelmiszertermelésben. *Ipargazdaság*, 35. évf., 7. sz., 37. p.
14. Antal Zoltán–Wiegand Győző 1983: Atomenergia ma és holnap. *Figyelő*, 27. évf., 10. sz., 4. p.
15. Mészáros Rezső 1983: A falusi átalakulás alapvető térfolyamatai a Dél-Alföldön. *Állam és Igazgatás*, 33. évf., 9. sz., 856. p.
16. Bagota Béla–Garam József 1983: Mit kell tudni az 1983. évi népgazdasági tervről. *Műszaki Élet*, 38. évf., 13. sz., 14. p.
17. Csizmadia Ernőné 1984: A vállalati struktúra új vonásai az élelmiszergazdaságban. *Gazdálkodás*, 28. évf., 6. sz., 78. p.
18. Egyedi György 1984: Földrajz és társadalom. *Állam és Igazgatás*, 34. évf., 7. sz., pp. 661–662.
19. Hoós János 1984: A népgazdasági tervezés és az új növekedési pálya. *Társadalomkutatás*, 2. sz., pp. 135–136.
20. Nyitrai Ferencné 1984: A népgazdasági hatékonyság és tartalékai. *Földrajzi Közlemények*, 32. kötet, 4. sz., 365. p.
21. Bélley László 1984: Gazdaságirányítás és infrastruktúrafejlesztés. *Városépítés*, 20. évf., 6. sz., 38. p.
22. Éliás András 1985: Mezőgazdasági és élelmiszeripari termékeink a külpiazi versenyben. *Gazdálkodás*, 29. évf., 12. sz., 76. p.
23. Kalász István–Szepesi György 1985: A kisüzemi gazdálkodás új formái. *Földrajzi Közlemények*, Új folyam, 33. kötet, 1. sz., pp. 81–82.
24. Nyitrai Ferencné 1985: A magyar gazdaság negyven éve. *Földrajzi Értesítő*, 34. évf., 4. f. 390 p.
25. Soós Gábor–Misi Sándor 1985: Mit kell tudni a magyar agrártermelésről? *Gazdálkodás*, 29. évf., 7. sz., 78. p.
26. Bartke István 1985: A területfejlesztési politika Magyarországon. *Ipari és Építőipari Statisztikai Értesítő*, 4. sz., 158. p.
27. Bélley László 1985: Gazdaságirányítás és infrastruktúrafejlesztés. *Figyelő*, 29. évf., 11. sz., 5. p.
28. Böhm Antal–Pál László 1985: Társadalmunk ingázói – az ingázók társadalma. *Figyelő*, 29. évf., 44. sz., 19. p.
29. Bartke István 1985: A területfejlesztési politika Magyarországon. *Figyelő*, 29. évf., 25. sz., 7. p.
30. Bernát T.–Bora Gy.–Kollarik A.–Matheika M. 1986: Magyarország gazdaságföldrajza. *Városépítés*, 22. évf. 6. sz., 29. p.
31. Kőszegfalvi György 1986: Településfejlesztés, településpolitika. *Társadalomkutatás*, 2. sz., p. 129–131.
32. Éliás András 1986: Mezőgazdasági és élelmiszeripari termékeink a külpiazi versenyben. *Élelmezési Ipar*, 4. sz., 133. p.

33. Tatai Zoltán 1986: Iparunk területi szerkezetének átalakítása. Társadalomkutatás, 1. sz., pp. 137–138.
34. Hegyi András szerk. 1986: Agrárgazdaság, agrártársadalom, agrárpolitika. Délmagyarország, április 9. 4. p.
35. Bartke István 1986: A területfejlesztési politika Magyarországon. Városépítés, 22. évf., 1. sz., 38. p.
36. Nyitrai Ferencné 1987: Prioritások gazdaságunk fejlesztésében. Tér és Társadalom, 3. sz., pp. 107–108.
37. Probáld Ferenc–Szegedi Nándor szerk. 1987: A világ fővárosai. Városépítés, 23. évf., 2. sz., 38. p.
38. Mozaikok Csongrád város történetéből 1987: (1-10. kötet) Csongárd megyei Hírlap, július 11. 8. p.
39. Tatai Zoltán 1987: Magyarország környezetvédelmi politikája. Csongrád megyei Hírlap, május 28. 4. p.
40. Mandel Miklós–Papné Gáspár Lujza–Sághi Gábor 1988: Infrastruktúrapolitika. Városépítés, 24. évf., 4. sz., 36. p.
41. Hoós János 1989: Szelektív fejlesztés – struktúrapolitika. Gazdaság és Statisztika, 4. sz., 289. p.
42. Nyilas József 1989: A tudományos technikai forradalom második szakasza. Földrajzi Közlemények, 38. évf., 3–4. szám, pp. 453–454.
43. Enyedi György 1989: A városnövekedés szakaszai. Csongrád megyei Hírlap, április 13. 4. p.
44. Bartke István 1990: A társadalom és a gazdaság területi szerkezetének alapvonásai. Magyar Közigazgatás, 40. évf., 1. sz., 94. p.
45. Vuics Tibor 1990: A magyar agrárgazdaság alapvető kérdései. Egységes jegyzet a tanárképző főiskoláknak. Földrajzi Értesítő, 39. v. évf., 132. p.
46. A világ országai. Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 1990. Magyar Közigazgatás, 1991. 41. évf., 5. sz., 480. p.
47. Frisnyák Sándor 1991: Magyarország történeti földrajza. Földrajzi Értesítő, 40. évf., 1–2. szám, 197. p.
48. Kollarik Amália 1991: A természeti és gazdaságföldrajzi erőforrások. Földrajzi Közlemények, 39. kötet, 1–2. sz., 83. p.
49. Lehman Antal–Vuics Tibor 1993: Földrajzi fogalmak kisszótára. Földrajzi Közlemények, 117. kötet, 2. szám, p. 146.
50. Burgerné Gimes Anna 1993: A világ mezőgazdasága. Délmagyarország, 1993. január 27.
51. Diákköri konferencia. Szegedi Egyetem, 1993. február 11. 1. p.
52. Mészáros Rezső 2001: A társadalomföldrajz gondolatvilága. Területi Statisztika, július, pp. 409–411.
53. Mészáros Rezső 2003: Kibertér. A földrajzi tudás új dinamikái. Földrajzi Értesítő, 1–2. 22. p.
54. Becsei József 2004: Népszámlásföldrajz. Területi Statisztika júl. pp. 390–392.
55. Becsei József 2004: Népszámlásföldrajz. A Földrajz Tanítása, 4., pp. 30–32.
56. Süli-Zakar István 2004: A terület és településfejlesztés alapjai. Falu-város-régió, 7., pp. 20–21.
57. Hanusz Árpád (Szerk.) 2004: Földrajzi környezet – történeti folyamatok. Tanulmánykötet Frisnyák Sándor 70. születésnapja tiszteletére. Nyíregyháza, 286. p. Földrajzi Értesítő 2004. 1–2. sz. pp. 143–145.

Lektorálások

1. Frisnyák Sándor (szerk.) 1984: Budapest és a megyék földrajza. Tankvk., Budapest, 397. p.
2. Frisnyák Sándor (szerk.) 1988: Magyarország földrajza, Tankönyvkiadó, Budapest, 598. p.
3. Hajagos József 1994: Földrajz Gimnáziumi tankönyv a nyolc osztályos gimnázium IV. osztálya számára, Berze Nagy János Gimnázium, ISBN 963 7876 11 1. 285. p.
4. Vuics Tibor 1995: Magyarország agrárföldrajza, Pécs, JPTE TTK, 162. p.
5. Hajnal Béla 1995: Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei monográfia. A megye infrastrukturális ellátottsága.
6. Vuics Tibor 1995: Agrárgazdaság-rendszerváltozás-társadalom. Fejezetek Magyarországról. Pécs JPTE 162. p.
7. Hajagos József 1995: Gimnáziumi tankönyv a 8. osztályosok számára.
8. Vízvári Albertné – Kovács Lászlóné – Ördögh Béláné – Kecskeméti Sarolta 1995: Jól felkészültem-e? Földrajz 7. osztály számára, munkafüzet. MOZAIK Oktatási Stúdió Kft.
9. Vízvári Albertné–Kovács Lászlóné–Ördögh Béláné–Kecskeméti Sarolta 1995: Jól felkészültem-e? 8. osztály számára, munkafüzet.
10. Vuics Tibor (szerk.) 1995: A társadalomföldrajz számítási és ábrázolási módszerei. Nemzeti Tankönyvkiadó Rt., Budapest, 222. p.
11. Kecskeméti–Kovácsné–Ördöghné–Szabó–Vízváriné 1995: Földrajzi feladatsorok általános iskolásoknak. 6. oszt. Mozaik Okt. Stúdió – Szeged, 110. p.
12. Makádi Mariann 1996: A Föld, amelyen élünk 2. Munkafüzet, MOZAIK Oktatási Stúdió, Szeged, 127. p.
13. Makádi Mariann 1996: A Föld, amelyen élünk (Földrészek – tájak – országok) 2. munkafüzet, Mozaik Oktatási Stúdió.
14. Golobics Pál: A nemzetközi regionális együttműködés és Magyarország városai.
15. Vuics Tibor 1996: Életkörülmények és területi egyenlőtlenségek Magyarországon.
16. Kovácsné – Ördöghné – Szabó – Vízváriné 1996: Földrajz. Feladatsorok ált. iskolásoknak 8. Mozaik Okt. Stúdió, Szeged, 111. p.
17. Kecskemétné–Kovácsné–Ördöghné–Szabó–Vízváriné 1996: Jól felkészültem-e? Földrajzi feladatsorok ált. iskolásoknak. 7. Mozaik Okt. Stúdió, Szeged, 110. p.
18. Vuics Tibor (szerk.) 1997: Válogatott tanulmányok Magyarország társadalomföldrajzából.
19. MS-2613 Földrajz 8. osztály. Tankönyv. Közép-Európa c. fejezet.
20. Makádi Mariann 1996: A Föld, amelyen élünk 2. MOZAIK Oktatási Stúdió, Szeged, 163. p.
21. Jónás Ilona–Kovács Lászlóné–Vízvári Albertné 1999: Földrajz 8. A Föld a világegyetemben Európa országai és a FÁK. MOZAIK Oktatási Stúdió Kft. Szeged, 176. p.
22. Makádi Mariann–Taraczkói Attila 2001: A Föld, amelyen élünk 10. Társadalomföldrajz. MOZAIK Oktatási Stúdió Kft., Szeged, 141. p.
23. Jónás Ilona–Kovács Lászlóné–Mészáros Rezsőné–Vízvári Albertné 2002: A természetről tizenéveseknek Földrajz. A kontinensek földrajza 7, MOZAIK Oktatási Stúdió, Szeged. 192. p.
24. Jónás Ilona–Pál Viktor–Vízvári Albertné 2002: Földrajz 10. A világ változó társadalmi-gazdasági képe. 10. o. tankönyv, MOZAIK Oktatási Stúdió Kft. – Szeged, 200. p.
25. Makádi Mariann–Taraczkói Attila 2003: A Föld, amelyen élünk 7. MOZAIK Oktatási Stúdió, Szeged, 173. p.

- Abonyiné Palotás Jolán (2005): Kőszegfalvi György: Magyarország településrendszere: történelmi vázlat településrendszerünkről. Comitatus: önkormányzati szemle. (15. évf.) 4. sz. 79–80. old.
- Abonyiné Palotás Jolán (2005): Gondolatok az ipari parkok területfejlesztő hatásairól és a Dél-Alföld ipari parkjainak sajátosságairól. A földrajz tanítása: módszertani folyóirat. (13. évf.) 4. sz. 21–25. old.
- Abonyiné Palotás Jolán (2006): Üzleti célú telephely-fejlesztés egyfajta lehetősége. Comitatus: önkormányzati szemle. (16. évf.) 5. sz. 55–58. old.
- Abonyiné Palotás Jolán (2006): Süli-Zakar István: „Tájak-Régiók-Települések...”: tisztelgés a 75 éves Enyedi György akadémikus előtt. Comitatus: önkormányzati szemle. (16. évf.) 7–8. sz. 108–109. old.
- Abonyiné Palotás Jolán (2006): Süli-Zakar István: „Tájak, régiók, települések...”: Debrecen, Comitatus: önkormányzati szemle. (16. évf.) 11–12. sz. 121–122. old.
- Abonyiné Palotás Jolán (2006): Az infrastruktúra fogalmának kialakulása az általános és a középiskolai képzés során. A földrajz tanítása: módszertani folyóirat, 2006 (14. évf.) 1. sz. p. 3–11.
- Jolán Abonyiné Palotás (2006): The development of Hungarian infrastructure following the transformation of the socialist-type political system. In: István Süli-Zakar–Ivan Horga: Regional development. Debrecen 420. p.
- Abonyiné Palotás Jolán–Cseri Anett–Földi Eszter Klára–Jenei János–Rácz Adrienn (2007): Domaszék demográfiai helyzetének főbb jellemzői. Comitatus: önkormányzati szemle (17. évf.) 11–12. sz. 79–85. old.
- Abonyiné Palotás Jolán (2007): Az infrastruktúra és a mezőgazdaság. Gazdálkodás. (51. évf.) 3. sz. 51–61. old.
- Abonyiné Palotás Jolán–Horváth Krisztián–Frank Nóra (2008): A kereskedelem iránt támasztott elvárások a Szegedi kistérség két településén. Területi statisztika. [11. (48.) évf.] 1. sz. 90. old.
- Abonyiné Palotás Jolán (2008): Veres Lajos: Stratégiaalkotás és programkészítés a területfejlesztésben. Comitatus: önkormányzati szemle, 2008. (18. évf.) 3. sz. p. 65–66.
- Abonyiné Palotás Jolán (2008): Terepbejárás a végeken. Volter Edina könyvének ismertetése. Comitatus április 641. old.
- Abonyiné Palotás Jolán: Dunaújváros és tágabb vonzáskörzetének fejlődése és helye az ország térszerkezetében. In: Dunaújváros interregionális térsége infrastruktúrájának fejlesztéséből adódó lehetőségek a szakképzési klaszter kialakításában DUF 2008. 58. p.
- Abonyiné Palotás Jolán: Paul L. Krugman, az új gazdaságföldrajz megalapozója. A földrajz tanítása MOZAIK 2009.2. 3. p. ISSN 1216 2. ISSN 1216-6642
- Abonyiné Palotás Jolán: Aránytalanságok a mezőgazdaságban. Magyar Mezőgazdaság, 2009. aug. 12. 22. p. HU ISSN 0025-018x
- Veres Lajos–Abonyiné Palotás Jolán: Gondolatok Paul Krugman 2008. évi Nobel-díjas amerikai közgazdász munkásságáról. Közép-európai Közlemények 2009. 1. 92. old.
- Abonyiné Palotás Jolán: Válogatott fejezetek a társadalmi-gazdasági földrajz tárgyköréből. Szeged. 2010/11. SZTE GTK Távoktatás online jegyzet. 187. p.
- Abonyiné Palotás Jolán: (HU) Changes of the Spatial structure-Border Regions-Cooperation In.: Ioan Horga–István Süli-Zakar Cross-Border Partnership Oradea-Debrecen. 2010. 37–43. p.
- Abonyiné Palotás Jolán: Gondolatok a szélesesen értelmezett logisztika élelmiszer-gazdaságban rejlő tartalékairól (avagy a tartalékok mobilizálása, az innováció erősítése, a klaszteresedés lehetőségei). Logisztikai Évkönyv 2011. 48–55. p.

- Abonyiné Palotás Jolán: A területfejlesztés történetének folytatása, *Területi Statisztika*, 2010. jan. 110. p.
- Abonyiné Palotás Jolán: Gondolatok mezőgazdaságunk versenyképességének fokozásáról, *A Földrajz Tanítása*, 2010. 4. sz. 3. p.
- Abonyiné Palotás Jolán–Novákné Sztefopulosz Vasziliki: Az 50-es években létrehozott Fejér megyei községek infrastrukturális fejlődésének összehasonlító vizsgálata, *Corvinus Regionális Tanulmányok*, ISSN 2061-8638. 21. p. 2010. II–III. sz. 21. p.
- Abonyiné Palotás Jolán–Vasziliki Novákné Sztefopulosz: A comparative analysis of the infra-structure developments of Fejér county villages created in the 1950s *Corvinus Regional Studies* 2010. 2–3. 21. p. ISSN 2026-8646.
- Abonyiné Palotás Jolán–Komarek Levente: A Dunaújvárosi Főiskola vonzáskörzetének alakulása. Duna térségi kohézió. Tanulmánykötet. Szabadka. 2010. 377. p.
- Abonyiné Palotás Jolán–Komarek Levente: A Duna menti kistérségek összehasonlító vizsgálata. Duna térségi kohézió. Tanulmánykötet. Szabadka. 2010. 385. p.
- Abonyiné Palotás Jolán–Komarek Levente: Összehasonlító vizsgálatok az ipari beruházások ágazati és területi szerkezetének alakulásáról. *Comitatus, Önkormányzati Szemle*. 2011. szept. 25. p.
- Abonyiné Palotás Jolán: Közlekedési infrastruktúra. In: Nagy Enikő (szerk.) *Turizmus és közlekedés. E-turizmus*. 2011. www.eturizmus.pte.hu
- Abonyiné Palotás Jolán: A határon átnyúló kapcsolatok erősítési lehetőségei. *Comitatus, Önkormányzati Szemle*, 2011. márc. 71. p.
- Abonyiné Palotás Jolán: Gondolatok a közlekedési infrastruktúra és a turizmus kapcsolatáról. *A Földrajz Tanítása. MOZAIK* 2011. 2. sz. 15. p.
- Abonyiné Palotás Jolán (2011): Az élelmiszergazdaság hatékonyságának növelése a logisztikában rejlő tartalékok mobilizálásával, az innováció és a klaszteresítés erősítésével. In: Kókai Sándor (szerk.) *Geográfiai folyamatok térben és időben*. Nyíregyháza ISBN 978-963-9909-71-7 7.p.
- Abonyiné Palotás Jolán–Vinkler Béláné (2011): A logisztikában rejlő tartalékok mobilizálásának és az infrastruktúra fejlesztésének szerepe az élelmiszertermelés versenyképességének növelésében. *Erdei Ferenc Tudományos Konferencia*. 2011. augusztus 25–26. Kecskemét. 195. p. ISBN 978-615-5192-01-2. III. kötet.
- Abonyiné Palotás Jolán (2011): Gondolatok a közúti közlekedési hálózat térszerkezet-módosító hatásáról. *A Földrajz Tanítása XIX. évf. 4. 12. p.*
- Abonyiné Palotás Jolán–Vinkler Béláné (2011): Gondolatok a logisztika vidékfejlesztésben betöltött szerepének erősítéséről, különös tekintettel a turizmusra. ISBN 1218-3849 148. p.
- Jolán Abonyi-Palotás–Béláné Vinkler: Development possibilities for agricultural businesses. *Proceedings of the International Conference on Management of Human Resources* 2012. Management-Leadership.Strategy-Competitiveness. Gödöllő 2012. jún. 14–15. pp. 545-550. ISBN 978-963-269-295-1
- Abonyiné Palotás Jolán: Gondolatok az egyenlőtlen fejlődés veszteseiről, avagy a leszakadó Dél-alföldi Régió esélyeiről. *Comitatus*. 2012. júl-aug. pp. 86–93.
- Abonyiné Palotás Jolán: Kőszegfalvi könyve a magyarországi településrendszer strukturális változása. *Comitatus*. 2012. szeptember-október. 101. p.
- Abonyiné Palotás Jolán: A magyarországi településrendszer strukturális változása. *Rec. Területi Statisztika*. 2012. július. pp. 409–411.
- Abonyiné Palotás Jolán: A leszakadó Dél-alföldi Régió esélyeiről. In: Frisnyák S.–Kókai S.: *Tiszteletkötet Kormány Gyula egyetemi magántanár 80. születésnapjára*. ISBN 978-615-5097-39-3. Nyíregyháza. 2012. pp. 7–17.

Abonyiné Palotás Jolán–Vinkler Béláné: Az élelmiszergazdaságban rejlő tartalékok mobilizálásának néhány kérdése a Duna-térségben. III. Duna-térségi Kohézió Nemzetközi Tudományos Konferencia. Dunaújvárosi Főiskola. 2012. szept. 5–6. Poszter. A tanulmány megjelenés alatt.

Részt vettem 2012. szept. 5-én és 6-án poszterrel a III. Duna-térségi Kohézió Nemzetközi Tudományos Konferenciáján és az azt követő discussion.

2012/2013 A félév során 6 publikációm jelent meg és 2 áll megjelenés alatt.

Publikációim az alábbiak:

Jolán Abonyi-Palotás–Béláni Vinkler: Development possibilities for agricultural businesses. Proceedings of the International Conference on Management of Human Resources 2012. Management-Leadership.Strategy-Competitiveness. Gödöllő 2012. jún. 14–15. pp. 545-550. ISBN 978-963-269-295-1

Abonyiné Palotás Jolán: Gondolatok az egyenlőtlen fejlődés veszteseiről, avagy a leszakadó Dél-alföldi Régió esélyeiről. Comitatus. 2012. júl-aug. pp. 86–93.

Abonyiné Palotás Jolán: Kőszegfalvi könyve a magyarországi településrendszer strukturális változása. Comitatus. 2012. szeptember–október. 101. p.

Abonyiné Palotás Jolán: A magyarországi településrendszer strukturális változása. Rec. Területi Statisztika. 2012. július. pp. 409–411.

Abonyiné Palotás Jolán: A leszakadó Dél-alföldi Régió esélyeiről. In: Frisnyák S.–Kókai S.: Tiszteletkötet Kormány Gyula egyetemi magántanár 80. születésnapjára. ISBN 978-615-5097-39-3. Nyíregyháza. 2012. pp. 7–17.

Abonyiné Palotás Jolán–Vinkler Béláné: Az élelmiszergazdaságban rejlő tartalékok mobilizálásának néhány kérdése a Duna-térségben. III. Duna-térségi Kohézió Nemzetközi Tudományos Konferencia. Dunaújvárosi Főiskola. 2012. szept. 5-6. Poszter. A tanulmány megjelenés alatt.

Dunaújváros, 2013. jan. 20.

Dr. Abonyi Gyuláné
egyetemi docens

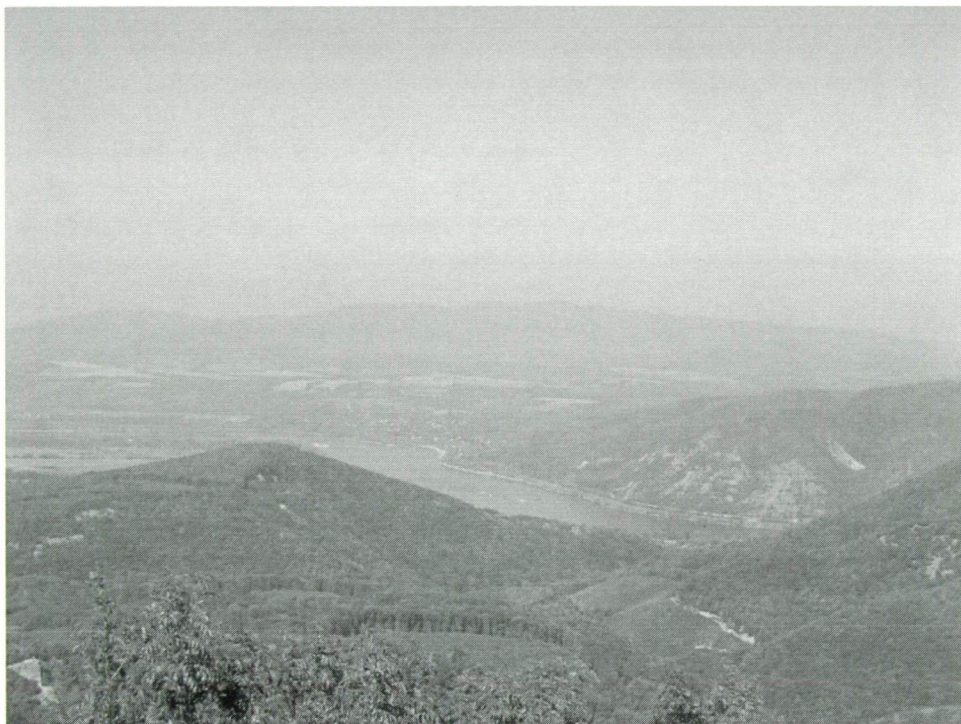


X 172570



FOTÓK

Dunakanyar



Jolika mogyorót tör



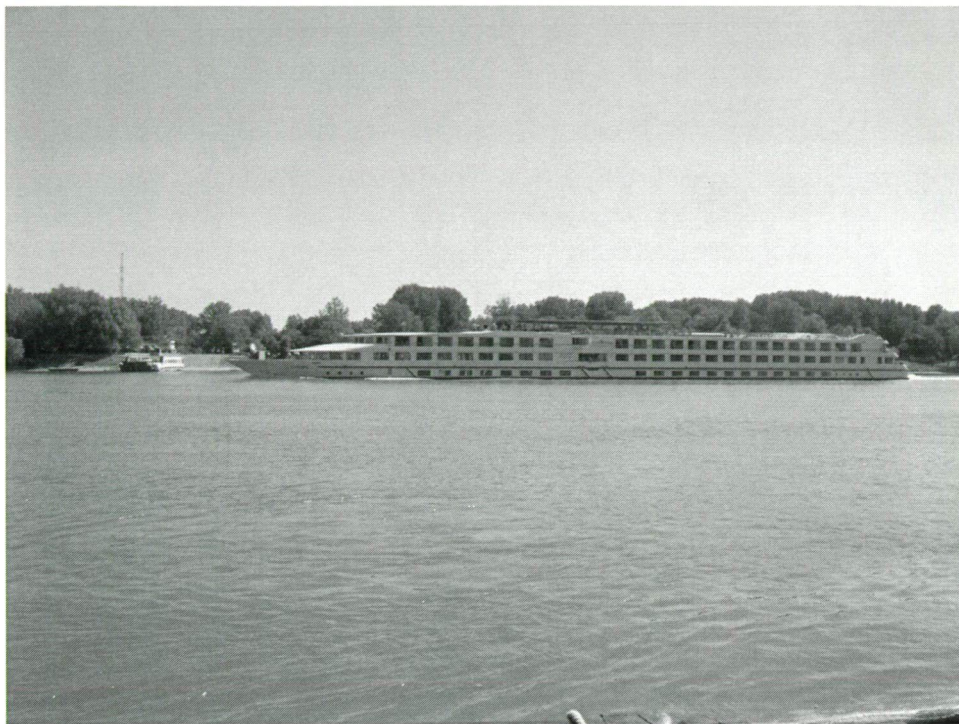
II. Duna Térségi Kohézió Konferencia szekcióelőadói



Hajósi pincék



Szállodahajó a Dunán



Mohácsi komp



EGY - 9h

KB 50273

Budapest-Ferihegyi repülőtér



Területfejlesztési szakirány záróvizsgabizottság
a Dunaújvárosi Főiskolán



A KÖTET SZERZŐI

- Dr. BALI LÓRÁNT PhD**, egyetemi adjunktus, Pannon Egyetem Georgikon Kar Vállalatökonómiai és Vidékfejlesztési Tanszék
- Dr. CSÜLLÖG GÁBOR PhD**, egyetemi adjunktus, Eötvös Lóránd Tudományegyetem Természettudományi Kar Környezet- és Tájföldrajzi Tanszék
- Dr. habil. GULYÁS LÁSZLÓ PhD, PhD**, címzetes egyetemi tanár, Kaposvári Egyetem; egyetemi docens, Szegedi Tudományegyetem Mérnöki Kar Ökonómiai és Vidékfejlesztési Intézet
- Dr. GYŐRI FERENC PhD**, tanszékvezető főiskolai docens, Szegedi Tudományegyetem Juhász Gyula Pedagógusképző Kar Testnevelési és Sporttudományi Intézet Rekreáció és Sportegészségügyi Tanszék
- HEGEDŰSNÉ Dr. BARANYAI NÓRA PhD**, egyetemi adjunktus, Pannon Egyetem Georgikon Kar Gazdaságmódszertani Tanszék
- Dr. KECZER GABRIELLA PhD**, főiskolai docens, Szegedi Tudományegyetem Juhász Gyula Pedagógusképző Kar Felnőttképzési Intézet
- Dr. KIS KRISZTIÁN PhD**, egyetemi adjunktus Szegedi Tudományegyetem Mérnöki Kar Ökonómiai és Vidékfejlesztési Intézet
- Dr. habil. KÓKAI SÁNDOR PhD**, főiskolai tanár, Nyíregyházi Főiskola Természettudományi és Informatikai Kar Turizmus és Földrajztudományi Intézet
- Dr. KOMAREK LEVENTE PhD**, főiskolai docens, Szegedi Tudományegyetem Mezőgazdasági Kar Gazdálkodási és Vidékfejlesztési Intézet
- LAMPERTNÉ Dr. AKÓCSI ILDIKÓ** főiskolai adjunktus, Dunaújvárosi Főiskola Társadalomtudományi Intézet Közgazdaságtudományi Tanszék
- Prof. Dr. MÉSZÁROS REZSŐ** az MTA r. tagja, nyugalmazott egyetemi tanár, rektor et professor emeritus, Szegedi Tudományegyetem
- Dr. NAGY MIKLÓS MIHÁLY CSc**, nyugalmazott és címzetes egyetemi docens, Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem; doktorandusz, Pécsi Tudományegyetem Földtudományok Doktori Iskola
- NOVOSZÁTH PÉTER** egyetemi adjunktus, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Civilisztikai és Nemzetgazdasági Intézet Közpénzügyi Tanszék
- Dr. RAFFAY ZOLTÁN PhD**, főiskolai docens, Pécsi Tudományegyetem Illyés Gyula Kar Gazdaságtudományi és Turisztikai Intézet
- Dr. SCHLETT ANDRÁS PhD**, egyetemi docens, Pázmány Péter Katolikus Egyetem Jog és Államtudományi Kar Heller Farkas Közgazdaságtudományi Intézet
- Prof. Dr. SZÁVAI FERENC DSc**, rektor, egyetemi tanár, Kaposvári Egyetem
- Dr. VARGA ANITA** főiskolai adjunktus, Dunaújvárosi Főiskola Társadalomtudományi Intézet Vezetés- és Vállalkozástudományi Tanszék
- Dr. VERES LAJOS PhD**, főiskolai tanár, Dunaújvárosi Főiskola Társadalomtudományi Intézet Közgazdaságtudományi Tanszék
- VINKLER BÉLÁNÉ** főiskolai adjunktus, Dunaújvárosi Főiskola Társadalomtudományi Intézet

A KÖZÉP-EURÓPAI MONOGRÁFIÁK eddig megjelent kötetei

- No1.: Keczer Gabriella: Egyetemirányítás: Lehetőségek és korlátok. Szeged. 2010.
- No2.: M. Császár Zsuzsa: Kisebbség-oktatás-politika a Balkánon. Szeged. 2011.
- No3.: Győri Ferenc: Tehetségföldrajz: Magyarországi vizsgálatok. Szeged. 2012.
- No4.: Gulyás László-Keczer Gabriella: Projektmenedzsment 1.0. Szeged. 2012.
- No5.: Győri Ferenc (szerk.): A tudás szolgálatában. Szeged. 2012.
- No6.: Gulyás László: A Délvidék története 2. Szeged. 2012.
- No7.: Veres Lajos (szerk.): Regionális földrajzi tanulmányok. Abonyiné Palotás Jolán 70. születésnapja tiszteletére. Szeged. 2013.